

# **ESTRATEGIA LOGÍSTICA PARA LA REGIÓN CENTRO**

Modo fluvio marítimo

INFORME FINAL

## **1. RESUMEN**

Este documento fue elaborado en el marco de la Estrategia Logística para la Región Centro, focalizándose en el transporte fluvial y marítimo en dicha región.

En este marco, tiene como objetivos realizar una caracterización del sistema de transporte por agua de cargas en la Región Centro (RC, formada por Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe); identificar las principales problemáticas y necesidades que enfrenta para mejorar su desempeño; realizar un análisis preliminar de las cargas del sistema y sugerir posibles ejes de intervención en sus distintos componentes, para contribuir con ello a la mejora de la competitividad de las cargas de la región.

Para ello, se han revisado antecedentes y planes provinciales en materia de puertos y transporte por agua y se han relevado y sistematizado tanto fuentes estadísticas como información secundaria y normativa. Complementariamente, se realizaron visitas a instalaciones portuarias de la región y se mantuvieron numerosas entrevistas a informantes clave.

## ACRONIMOS Y SIGLAS

SIGLA	DETALLE
<b>AGP</b>	Administración General de Puertos.
<b>BCR</b>	Bolsa de Comercio de Rosario
<b>BCSF</b>	Bolsa de Comercio de Santa Fe
<b>CARP</b>	Comisión Administradora del Río de la Plata
<b>CARU</b>	Comisión Administradora del Río Uruguay
<b>CAPYM</b>	Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (CAPyM)
<b>CIH</b>	Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná Paraguay
<b>CPPC</b>	Cámara de Puertos Privados y Comerciales
<b>COMIP</b>	Comisión Mixta Argentino-paraguaya del Río Paraná
<b>ECOVINA</b>	Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable
<b>ENAPRO</b>	Ente Administrador del Puerto de Rosario
<b>ENAPRO</b>	Ente Administrador del Puerto de Santa Fe
<b>FENA</b>	Federación de Empresas Navieras Argentinas
<b>HPP</b>	Hidrovía Paraná Paraguay
<b>INDEC</b>	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
<b>IPPER</b>	Instituto Portuario de la Provincia de Entre Ríos
<b>MAGYP</b>	Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca.
<b>OEDE</b>	Observatorio de Empleo y Dinámica Empresaria
<b>PNA</b>	Prefectura Naval Argentina



<b>RPSG</b>	<i>River Plate Shipping Guide</i> , publicación del Centro de Navegación Argentino con información concerniente a todo el sistema portuario y de navegación argentino.
<b>SFN</b>	Santa Fe al Norte. Refiere al Tramo de la HPP comprendido entre el Puerto de Santa Fe y Confluencia
<b>SFO</b>	Santa Fe Océano. Corresponde al Tramo de la HPP comprendido entre el Puerto de Santa Fe y el Océano Atlántico
<b>SSPVNyMM</b>	Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante.

## **CONTENIDO**

1.	CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE POR AGUA	10
2.	CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA .....	11
2.1	INFRAESTRUCTURA NAVEGABLE.....	12
2.1.1	Caracterización del Red de Infraestructura Navegable.....	12
2.1.2	Modelos de Gestión de la Infraestructura Navegable.....	19
2.1.3	Proyectos identificados.....	25
2.2	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.....	30
2.2.1	Caracterización del Red de Infraestructura Portuaria.....	30
2.2.2	Modelos de Gestión de la Infraestructura Portuaria.....	34
2.2.3	Proyectos identificados.....	47
2.3	SERVICIOS DE TRANSPORTE.....	52
2.3.1	Tipología de Tráficos existentes en Argentina.....	52
2.3.2	Tipos de Servicios y Modalidades de Contratación.....	53
2.3.3	Tipos de Servicios predominantes en la Región Centro .....	54
2.3.4	Empresas, Empleo y Flota .....	56
3.	CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA .....	58
3.1	Movimientos portuarios .....	58
3.1.1	Carga no contenerizada .....	61
3.1.2	Carga Containerizada.....	67
3.2	TRAFICO VÍAS NAVEGABLES .....	68
3.2.1	Trafico Vía Navegable Troncal – Flujos Santa Fe al Norte .....	68
3.2.2	Tráfico Vía Navegable Troncal - Santa Fe Océano .....	70
3.2.3	Tráfico Río Uruguay.....	75
4.	MARCO REGULATORIO E INSTITUCIONAL .....	76
4.1	Normativa .....	76

4.1.1	Vías Navegables.....	76
4.1.2	Puertos .....	78
4.1.3	Servicios de Transporte .....	79
4.2	Mapa Institucional.....	80
4.2.1	Vías Navegables.....	80
4.2.2	Puertos .....	84
4.2.3	Servicios de Transporte .....	85
4.3	Procedimientos Documentales .....	85
5.	CONSIDERACIONES SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO .....	90
6.	INDICADORES DE DESEMPEÑO.....	91
7.	CUELLOS DE BOTELLA IDENTIFICADOS Y LINEAMIENTOS DE ACCIÓN .....	93
7.1	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y NAVEGABLE.....	94
7.1.1	INSTALACIONES CON BAJA DENSIDAD DE CARGA Y FALTA DE EQUIPAMIENTO EN PUERTOS DE TITULARIDAD PROVINCIAL .....	94
7.1.2	NECESIDAD DE MEJORAR ACCESOS VIALES.....	97
7.1.3	NECESIDAD DE MEJORAR ACCESOS Y SERVICIOS FERROVIARIOS.....	97
7.1.4	ALTO COSTO DE ACCESOS NÁUTICOS.....	98
7.1.5	INDEFINICIÓN ACERCA DEL FUTURO DE LA VNT.....	94
7.1.6	ELEVADA TARIFA DE PEAJE SFN.....	100
7.1.7	FALTA DE FLUIDEZ EN EL SISTEMA DE TRÁFICO.....	100
7.1.8	PUENTE GENERAL BELGRANO.....	101
7.2	SERVICIOS DE TRANSPORTE.....	102
7.2.1	FALTA DE SERVICIOS DE CABOTAJE .....	102
7.2.2	FALTA DE SERVICIOS NAVIEROS Y DISPONIBILIDAD DE CONTENEDORES.....	104
7.3	MARCO INSTITUCIONAL .....	105

7.3.1	COMPLEJIDAD DEL ENTRAMADO INSTITUCIONAL Y DEMORA EN LA GESTIÓN.....	105
7.3.2	DEMORAS EN LA LIBERACIÓN DE BUQUES.....	105
7.3.3	DEMORAS EN LA LIBERACIÓN DE WEVERS o EXCEPCIONES AL CABOTAJE.....	106
7.3.4	TRABAJAR CON ADUANA EN LA SIMPLIFICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS ADUANEROS EN TRÁFICOS DE CABOTAJE.....	106
7.4	TRANSVERSALES.....	107
7.4.1	INCORPORAR AL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA AGENDA.....	107
7.4.2	AUSENCIA DE ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO.....	108
8.	CONCLUSIONES Y PROPUESTAS.....	108
9.	ANEXO.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
	Mapa N° 1: Red Navegable y Sistema Portuario Argentino.....	13
	Mapa N° 2: Vías Navegables Región centro. Profundidades admitidas por tramo. .....	14
	Mapa N° 3: Vía Navegable Troncal, según tramos.....	17
	Mapa N° 4: Río Uruguay. Tramo Navegable.....	18
	Mapa N° 5: Modelos de Gestión en las Vías Navegables de la Región Centro..	20
	Mapa N° 6: Tramo Bravo -Guazú Talavera. ....	28
	Mapa N°7: Canal Martín García. Traza Actual.....	29
	Mapa N°8: Proyecto Canal Magdalena. Tramo licitado. ....	30
	Mapa N° 9: Red de Infraestructura Portuaria argentina.....	32
	Mapa N° 10: Sistema Portuario Región Centro.....	34
	Mapa N° 11: Distribución territorial de los movimientos portuarios de la Región Centro .....	60
	Mapa N° 12: Principales flujos de carga Santa Fe-Norte- Promedio 2010 - 2016 .....	69

Gráfico N° 1: Hinterland Puertos Río Uruguay .....	26
Gráfico N° 2: Titularidad de los Puertos de la Región Centro y modalidad de Gestión.....	35
Gráfico N°3: Movimiento de carga portuaria de Argentina según tipo de tráfico. Período 2014-2022 .....	59
Gráfico N° 4: Movimientos Portuarios Carga No Containerizada y participación Región Centro en total país. Período 2018-2022. En millones de toneladas. ...	61
Gráfico N° 5: Movimientos Portuarios Carga No Containerizada Región Centro, según tipo de operación. Promedio 2018-2022.....	62
Gráfico N° 6: Tipología de Productos Entre Ríos y Santa Fe. Promedio 2018-2022 .....	66
Gráfico N° 7: Movimientos Portuarios Carga Containerizada y participación Región Centro en total país. Período 2018-2022. En TEUS.....	67
Gráfico N° 8: Tráfico VNT – SFO. Evolución de buques de ultramar (calado mayor a 15 pies) ingresados, según tipología de carga transportada. Período 1996-2017 (años seleccionados).....	71
Gráfico N° 9: Tráfico VNT – SFO. Calado, Manga y Eslora promedio de buques graneleros y portacontenedores.....	74
Gráfico N° 10: Tráfico VNT – SFO. Buques de ultramar (calado mayor a 15 pies) ingresados mensualmente, según tipo de tráfico. Año 2019.....	75
Gráfico N° 11: Tráfico Río Uruguay. Buques de ultramar (calado mayor a 15 pies) ingresados mensualmente, según puerto de destino. Año 2019 .....	76
Gráfico N°12: Documentación requerida en operaciones de transporte por agua.....	86
Tabla N° 1: Longitud aproximada y capacidad de las Vías Navegables de la Región Centro .....	14
Tabla N° 2: Tipologías de embarcaciones y dimensiones máximas admitidas por tramo.....	18
Tabla N° 3: Puertos Región Centro, con capacidad para operar. Año 2023 .....	36
Tabla N° 4: Flota de embarcaciones con bandera argentina, según tipo de buque y armador.....	56



Tabla N° 5: Flota de embarcaciones con bandera argentina, según tipo de buque.....	57
Tabla N° 6: Santa Fe. Movimientos portuarios carga No Containerizada, según terminal. Promedio 2018-2022. En miles de toneladas y participación en %...63	
Tabla N° 7: Entre Ríos. Movimientos portuarios carga No Containerizada, según terminal. Promedio 2018-2022. En miles de toneladas y participación en %...65	
Tabla N° 8: Movimientos portuarios carga contenerizada Región Centro, según terminal. Período 2018-2022. En TEUS.....	68
Tabla N° 9: Embarcaciones que ingresan a la VNT con más de 15 pies de calado, según tipología y tamaño. Año 2017.....	72

## 2. CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE POR AGUA

El transporte de mercancías por agua – fluvial o marítimo- articula tres grandes componentes que intervienen en toda la operación:

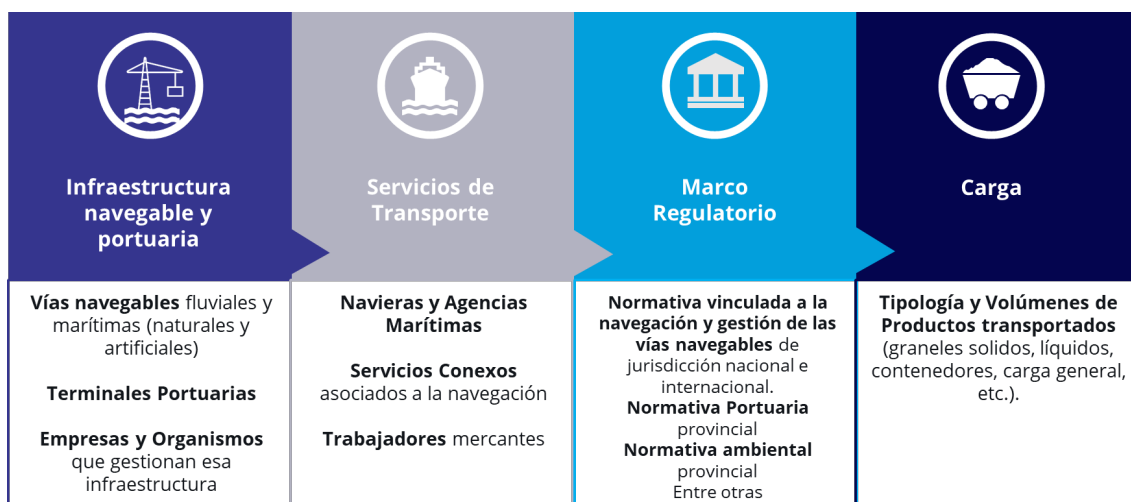
- **Infraestructura navegable y portuaria:** las vías navegables constituyen la red en la cual es posible el desplazamiento de embarcaciones. Las **terminales portuarias** funcionan principalmente como nodos de transferencia intermodal de las cargas, aunque también concentran una multiplicidad de operaciones conexas, que en muchos casos incluyen actividades productivas o de agregación de valor a ciertas mercancías. Tal es el caso de las terminales de *crushing* de granos<sup>1</sup> o la refinación de hidrocarburos, por citar dos ejemplos.
- **Servicios de transporte.** Aquí se incluyen a las embarcaciones, es decir, el material de transporte a través del cual se realiza el traslado de pasajeros y/o mercancías o las naves de menor tamaño empleadas en los servicios conexos. Asimismo, comprende a las empresas y trabajadores que prestan esos servicios, siendo particularmente relevantes para este análisis las navieras y agentes marítimos que típicamente venden los servicios de flete de cabotaje o internacional.
- **El marco regulatorio e institucional.** De forma similar al transporte aéreo, el transporte por agua es objeto de una multiplicidad de normas que regulan sobre la seguridad en la navegación; las condiciones fiscales y laborales necesarias para la prestación de los servicios (de flete, portuarios y conexos); aspectos ambientales; condiciones para la captación o reserva de cargas, entre otros. Dichas normas son principalmente de jurisdicción nacional, pero tienen gran peso aquellas que corresponden a legislación o acuerdos internacionales, de manera que sobre esta materia tienen competencia ámbitos institucionales de diversos niveles jurisdiccionales.

---

<sup>1</sup> Es el proceso de transformación de los granos en los subproductos de harina de y aceite

Este documento aborda cada uno de los componentes mencionados junto a la carga transportada, focalizando en las características que adopta el sistema fluvial en la Región Centro con el propósito ulterior de identificar desafíos, potencialidades e iniciativas de política pública, pero procurando atender su inscripción en el sistema de transporte por agua nacional, regional e internacional. En ese sentido, el foco se encuentra en las provincias de la RC pero se abordan ciertos elementos que trascienden dicha geografía en tanto que resultan relevantes para su desempeño, en particular en lo atinente a su vinculación con el Océano Atlántico a través del Río de la Plata.

Figura N° 1. Componentes del Sistema de Transporte por Agua.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

### 3. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

En esta sección se realiza una descripción de los principales atributos de la oferta actual de infraestructura navegable y portuaria de la Región Centro, así como de los modelos de gestión existentes en sus distintos subsistemas y los proyectos u obras identificados como prioritarios para esta región.

Seguidamente se caracterizan los servicios de transporte por agua que se desarrollan en Argentina y, en particular, en la Región Centro.

### **3.1 INFRAESTRUCTURA NAVEGABLE**

#### *3.1.1 Caracterización del Red de Infraestructura Navegable*

La geografía argentina se caracteriza por la extensión de su frente marítimo de 4.725 kilómetros<sup>2</sup> y por contar, además, con un sistema de navegación fluvial de 2.480 kilómetros<sup>3</sup>, configurado por los ríos Paraguay, Paraná, de la Plata y Uruguay. Gran parte de ese sistema atraviesa a la Región Centro.

El litoral marítimo presenta importantes profundidades naturales, pero que están sujetas a gran amplitud de mareas, requiriendo obras de abrigo y limitando horarios de operación. Por su parte, las condiciones naturales de los ríos mencionados imponen ciertas restricciones a la navegación comercial, para la cual es necesario realizar trabajos de dragado que permitan aumentar las profundidades naturales, ampliar o rectificar curvas para permitir giros, ensanchar puntos que habilitan el cruce de embarcaciones, instalar zonas de espera y fondeo, entre otras intervenciones indispensables para la seguridad en la navegación.

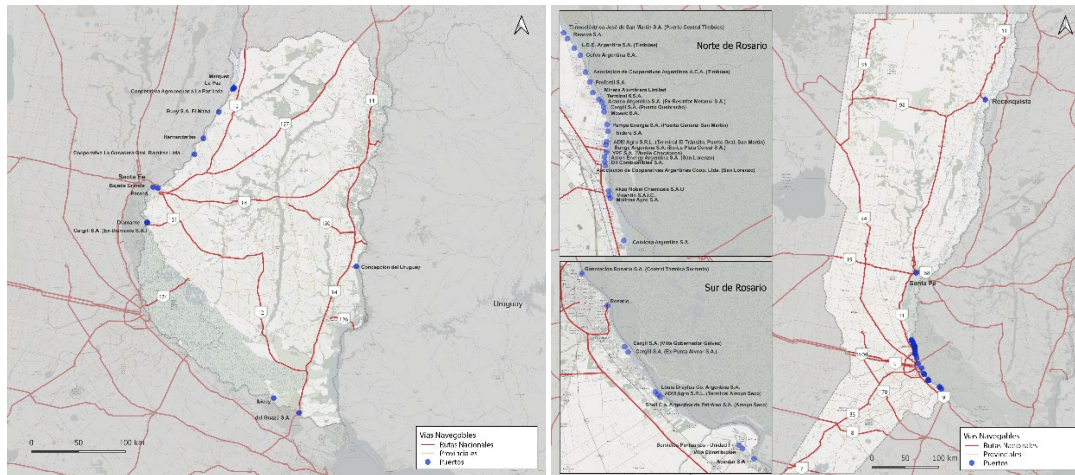
---

<sup>2</sup> Para más información puede consultarse el siguiente link:

<https://www.pampazul.gob.ar/iniciativa/fundamentos/>

<sup>3</sup> Longitud estimada a partir de datos publicados por AGP, COMIP y CARU.

## Mapa N° 1: Red Navegable y Sistema Portuario Argentino



Fuente: en base a SSPVnyMM y UPE Hidrovía Federal, 2022

En particular, la Región Centro está atravesada por la vía navegable troncal<sup>4</sup> y cuenta con dos ríos fundamentales (Paraná y Uruguay), aunque no todos sus tramos admiten la navegación comercial. En total, la Región Centro cuenta con más de 1.200 kilómetros navegables.

<sup>4</sup> La Vía Navegable Troncal (VNT) refiere a la vinculación del sistema fluvial con el Océano, específicamente Río Paraná (en su tramo medio e inferior) y el Río de la Plata. Habitualmente se la confunde con la Hidrovía Paraná Paraguay que comprende el sistema de navegación que se extiende desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), abarcando cinco países (Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay), aunque la mayor parte de la navegación se realiza fundamentalmente en territorio argentino. Como su nombre lo indica, comprende a los Ríos Paraguay y Paraná en sus distintos afluentes, pero no incluye al Río de la Plata que sí forma parte de la VNT.

Mapa 2: Vías Navegables Región centro. Profundidades admitidas por tramo, en pies.



Fuente: elaboración propia en base a AGP. 2023

Tabla N° 1: Longitud aproximada y capacidad de las Vías Navegables de la Región Centro

VIA NAVEGABLE	TRAMO	Longitud	Calado Navegable	Ancho de Canal
		km	pies	metros
Río Paraná de las Palmas	RIO PARANA DELASPALMASHASTA BIFURCACION	131,6	34	122
	BIFURCACION - PUERTO SAN MARTIN	228	34	116
Río Paraná Inferior	PUERTO SAN MARTIN - DIAMANTE	73	25	116
	DIAMANTE- PUERTO SANTA FE	51	25	116
Río Paraná Medio	PUERTO DESANTA FE- LIMITE CON CHACO	543	10	104
	KM 0 - CONCEPCIÓN DEL URUGUAY	187	25	100

FUENTE: elaboración propia en base a SSPVNYMM, RPSG, CIH, AGP, CARU, CARP Y PNA.

Estas rutas navegables admiten tráfico para todo tipo de embarcaciones, aunque con ciertas restricciones de calado navegable y ancho de canal según tramos. Anualmente utilizan esta infraestructura 5000 buques por año.

En el Río Paraná Medio es posible la navegación exclusivamente de barcazas o buques de bajo porte, con profundidades que no superan los 10 pies navegables; en el Río Paraná Inferior y el Río Uruguay navegan barcos con hasta 25 pies de calado, y en el Río Paraná Inferior desde San Martín hacia el océano las prestaciones de la infraestructura son superiores permitiendo 34 pies navegables al cero de marea. Esperando la marea alta, puede navegarse con 2 pies adicionales.

A partir de esta caracterización general de las vías navegables de la Región, a continuación se realiza un abordaje más detallado de sus características y modelos de gestión, estructurando el análisis en dos partes con el propósito de facilitar su exposición. Por un lado, la vía navegable troncal, por el otro, el Río Uruguay.

### ***3.1.1.1 Vía Navegable Troncal***

Como se observa en el mapa nro. 2, la VNT argentina comprende -por el momento- al Río Paraná Medio e Inferior y al Río de la Plata. Atendiendo a sus características físicas y prestaciones, la VNT puede dividirse en tres tramos:

- 1. TRAMO LÍMITE CON CHACO A SANTA FE.** Estrictamente el tramo abarca desde Confluencia (Chaco-Corrientes) hasta Santa Fe. Este segmento es el inicio del tramo argentino de la Hidrovía Paraná – Paraguay (HPP), donde es posible navegar con hasta 10 pies de calado. Requiere trabajos de dragado en pasos y ciertos tramos, pero la intervención más importante corresponde al balizamiento para aportar seguridad a la navegación frente a condiciones muy cambiantes. Existen pasos críticos que limitan la navegación nocturna y obstáculos a la navegación que obligan a cortar convoyes como el Puente General San Martín (fuera de la Región Centro).

2. **TRAMO SANTA FE – PUERTO SAN MARTIN.** Aquí comienza la ruta fluviomarítima, en la que comparten aguas convoyes de barcazas con buques fluviales y marítimos, dado que la navegación es posible con hasta 25 pies de calado.
  
3. **TRAMO SAN MARTÍN – OCÉANO.** Es el de mayor volumen de tráfico tanto para Entre Ríos como para Santa Fe. Las configuraciones admitidas difieren en distintos subsegmentos. El máximo permitido es 290 metros de eslora x 50 metros de manga para buques, pero las curvas existentes en el río Paraná de las Palmas fijan límites en 180 m x 37,5 m, aunque pueden obtenerse autorizaciones específicas de la PNA para superar esas magnitudes. Los convoyes pueden tener configuraciones de hasta 42 barcazas (6x7<sup>5</sup>), pero aguas abajo del km. 458 no pueden superarse las formaciones de 16 barcazas. El mantenimiento es realizado por la Administración General de Puertos (AGP)

---

<sup>5</sup> Esto es una configuración de 6 barcazas tipo Mississippi de ancho y 7 de largo.



Mapa N° 3: Vía Navegable Troncal, según tramos.



Fuente: Elaboración propia en base a AGP 2022.

### 3.1.1.2 Río Uruguay

El río Uruguay nace en Brasil (Sierra Grande) y se extiende por 1800 km hasta su desembocadura en el Río de la Plata (Punta Gorda). Sin embargo, la navegación se encuentra acotada a ciertos tramos. En el río Uruguay Inferior (entre el Río de la Plata y Concepción del Uruguay, Entre Ríos) se concentran los flujos comerciales en embarcaciones de gran porte hasta la represa de Salto Grande donde se interrumpe.

Aguas arriba de la represa, entre las ciudades de São Borja y Uruguaiana (Brasil) es posible navegar, pero con bajo calado. La represa no puede atravesarse ya que no cuenta con esclusa para la navegación, por lo que ambos tramos descriptos son independientes.

En el tramo argentino se localiza el puerto de Concepción del Uruguay, en el Riacho Itatí, al que se accede con 25 pies de calado navegable.

La disponibilidad de estas condiciones de navegación es posible mediante trabajos de dragado que lleva a cabo la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU).

Mapa N° 4: Río Uruguay. Tramo Navegable.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A AGP 2022.

Tabla N° 2: Tipologías de embarcaciones y dimensiones máximas admitidas por tramo.

VIA NAVEGABLE	TRAMO	TIPO DE EMBARCACION	calado*	eslora	manga	
Río Paraná	Río Paraná de las Palmas hasta el km 125	buques	10,36	245	sr	
	Río Paraná de las Palmas desde el km 125 hasta bifurcación	buques	10,36	230	sr	
	Entre la desembocadura del Canal Honda en el Río Paraná de las Palmas y el Km. 177 del Río Paraná (estacionamiento entre Isla Dorada y las Palmas).	Categoría A	10,36	236	50	
	Canales a las bocas del Río Paraná Guazú-Sauce-Paraná Bravo hasta Km. 458 del Río Paraná.	Categoría B	10,36	180	37,5	
		Categoría A	10,36	290	50	
	Entre Isla Dorado (km 239) y km 458	Categoría B	10,36	180	37,5	
		Categoría A	10,36	290	50	
	Entre San Martín - San Lorenzo (km.458) y Km 584	Convoyes sin distinción	9,75	290	50	
Río Uruguay	Desde km 0 hasta Concepción del Uruguay	Entre Km 584 y km 1200	Convoyes sin distinción	3,04	290	50
		buques	9,75	sr	sr	
		Categoría A	9,75	290	32	
		Categoría B	9,75	180	37,5	

Nota: Convoyes de empuje Categoría A son los equipados con radar apto para ríos y en normales condiciones de uso. Categoría B, el resto.

\* Calado al cero, luego es admisible mayor calado de acuerdo a las condiciones de marea en cada momento.

\*\*"Se tomarán especiales precauciones de seguridad de la navegación en consideración a las condiciones imperantes en el río y factores meteorológicos.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A AGP, SSPVNYMM, PNA, CARP, RPSG, CIH Y CARU.

### 3.1.2 Modelos de Gestión de la Infraestructura Navegable

El modelo de gestión de la navegabilidad en las vías navegables de la región es el de obras de dragado. Es decir, aprovechando el régimen hídrico de los ríos se mejoran las prestaciones de las vías navegables mediante obras de profundización, ensanche, rectificación de tramos, etc. Además, existe un sistema de balizamiento que mejora las condiciones de navegación.

Es un modelo distinto al existente en otras hidrovías del mundo que modifican el régimen hídrico de los ríos mediante represas, sistemas de esclusas, etc.

El tránsito de un buque por las vías navegables, al igual que en las autopistas viales, no genera un costo directo determinado, sino que la conservación del canal se solventa de dos formas:

1. **Subsidio.** El Estado nacional u Organismos Binacionales financian las obras con presupuesto propio sin trasladar costos a los usuarios del sistema.
2. **Peaje.** Las obras son solventadas total o parcialmente por todos los usuarios que realicen actividad comercial. La obligación del pago de peaje

no está relacionada con el ataque en puerto sino con los costos de mantenimiento para dragado y balizamiento. Las tarifas son proporcionales al recorrido realizado y al tamaño del buque - es su ancho y profundidad lo que demanda características del diseño del canal. Por lo tanto, las embarcaciones que calan a menos de 15 pies (4,58 mts) no pagan dragado, solo balizamiento.

En la Región Centro existen 4 subsistemas de gestión de las vías navegables, con características particulares que se analizan seguidamente, pero que comparten como modalidad de financiamiento el cobro de peaje a los usuarios.

Mapa N° 5: Modelos de Gestión en las Vías Navegables de la Región Centro.



### **3.1.2.1 Vía Navegable Troncal**

En la Vía Navegable Troncal existen dos subsistemas, Santa Fe al Océano (SFO) y Santa Fe al Norte (SFN), que han mantenido modelos de gestión diferenciados en las últimas dos décadas. Si bien ambos se encuentran en la actualidad bajo la órbita de la Administración General de Puertos (AGP) (que transitoriamente es la Concesionaria hasta tanto se realice un nuevo llamado a licitación), persisten diferencias no solo en lo atinente a las prestaciones que ofrece la infraestructura y que ya se han señalado, sino en la modalidad adoptada para el financiamiento de su mantención.

El tema se encuentra ampliado en el capítulo “Cronología de la concesión de la VNT” en el capítulo “Marco Regulatorio e Institucional”

#### **A. Vía Navegable Troncal Santa Fe – Océano**

Fue el primer tramo concesionado, el más denso por su volumen de tráfico y ha sido objeto de sucesivas intervenciones a lo largo de la historia con múltiples regulaciones (Ver apartado específico). Más allá de eso, el peaje por el uso de la VNT en el tramo Santa Fe –Océano se calcula en función del tamaño de la embarcación (Calado y Toneladas de registro neto-TRN<sup>6</sup>) y del recorrido realizado (secciones tarifarias).

El valor del peaje se calcula en función de cuatro elementos: la tarifa definida por el Estado, las características de la embarcación que utiliza la vía (Tonelada de Registro Neto -TRN- y calado de diseño), los servicios prestados (dragado y/o balizamiento) y de la distancia recorrida (secciones tarifarias).

---

<sup>6</sup> Las toneladas de registro neto representan la capacidad útil de carga de un barco. Corresponde a las toneladas de registro bruto (TRB), descontados los espacios destinados a la tripulación, máquinas, combustible, etc.

- **TARIFA:** desde 2014 a la fecha el valor de la tarifa se mantiene en US\$ 3,06/TRN para los tráficos internacionales y de AR\$3,06 para los que son de cabotaje<sup>7</sup>.
- **DRAGADO:** el tamaño del buque es lo que demanda (y utiliza) las características de diseño del canal. La tarifa, entonces, se relaciona con la capacidad de bodega del barco (TRN), corregida por un factor de calado. Es decir, no se considera la bodega máxima de la embarcación sino la máxima que podría utilizar en función de las prestaciones de la vía (por ejemplo, aunque un buque tenga un calado de diseño de 40 pies, el máximo que puede emplear es 25 pies o 34 pies por el diseño de la vía). Solo pagan este componente las embarcaciones cuyo calado de diseño supera los 15 pies.
- **BALIZAMIENTO:** dado que el aprovechamiento de las obras de balizamiento es mayor cuanto mayor es el porte de la embarcación, las tarifas resultan proporcionales al tamaño del buque (TRN). Pero todas las embarcaciones usufructúan de este servicio de ayuda a la navegación por lo que todas pagan este componente tarifario.
- **SECCIONES TARIFARIAS:** existen 6 secciones tarifarias en el Río de la Plata y el Río Paraná Inferior. La Sección 3 corresponde a los puertos ubicados sobre el Río Uruguay a los que se accede por canal Martín García que no forma parte de la concesión de la VNT sino de la Comisión Administradora del Río de la Plata. Tampoco forma parte de la VNT el Río Uruguay, pero AGP cobra peaje por su uso. Las secciones y sus tarifas pueden verse en la página oficial de la Vía Navegable Troncal: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/via-navegable-troncal/peaje/tarifas>

## B. Vía Navegable Troncal Santa Fe – Norte

---

<sup>7</sup> Este último valor continúa vigente a la fecha. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/via-navegable-troncal/peaje/tarifas>

La historia en este tramo es algo distinta la del segmento SFO. Fue incorporada en 2009 a través de un Acta Acuerdo a la concesión entonces vigente con Hidrovía SA. Inicialmente los trabajos de mantenimiento de la vía fueron financiados por el Estado Nacional, pero en 2022 se estableció el cobro de un peaje a los usuarios de 1,47 US\$/TRN para los tráficos internacionales y de AR\$3,06 para los que son de cabotaje que se encuentra en proceso de implementación y discusión con Paraguay. No obstante que se trata de un tramo argentino, dicho país es el principal afectado por ser el principal usuario del sistema (tanto sus cargas como los servicios navieros que operan son preponderantemente – aunque no exclusivamente – paraguayos).

Este tramo comenzó a formar parte de la Concesión a Hidrovía SA en 2010, con una tarifa de peaje de cero pesos por tres años, siendo el Estado Nacional el encargado de solventar los gastos asociados a los servicios de dragado y balizamiento.

Tras distintos intentos por implementar una tarifa de peaje para el tramo, la resolución 625/2022 del Ministerio de Transporte definió el ya mencionado valor de 1,47 US\$/TRN para el transporte internacional y de 1,47 AR\$/TRN para el transporte de cabotaje. Además, fijó el llamado a una Audiencia Pública a cargo de AGP.

Dicha Audiencia tuvo lugar en noviembre 2022 y contó con la participación de distintos organismos del sector público y privado.

A la fecha (noviembre 2023), no finalizaron las negociaciones internacionales por esta cuestión, en particular con Paraguay en tanto que principal usuario del sistema.

En ambos casos (SFO y SFN), la Prefectura Naval Argentina (PNA) es la encargada de registrar el movimiento del buque y dar aviso a la Concesionaria (actualmente en forma transitoria es la AGP), que luego factura el peaje a la agencia marítima o la naviera nacional. El pago se realiza en el último punto que toca el barco

antes de salir del sistema. La concesionaria suele facturar directamente a las agencias marítimas.

### ***3.1.2.2 Río Uruguay***

En 1975, en el marco del “Estatuto del Río Uruguay”, Argentina y Uruguay crearon la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) cuyo objetivo es contar con un mecanismo para un óptimo y racional aprovechamiento del río.

Este organismo financiado por ambos países realiza los trabajos de dragado en el Río Uruguay entre Punta Gorda y Paysandú (Uruguay). Un aspecto novedoso de la última concesión otorgada por la CARU es la inclusión dentro del contrato de los dragados de acceso a los puertos de Concepción del Uruguay y de Paysandú.

La CARP no estableció un peaje a los usuarios para esta vía navegable.

En cambio, Argentina cobra peaje por este tramo a través de la AGP. Como se mencionó, la Sección 3 de la VNT corresponde a los puertos argentinos ubicados en el Río Uruguay.

### ***3.1.2.3 Canal Martín García***

Está fuera de la RC, pero resulta relevante por ser el principal canal de acceso al Río Uruguay desde el Océano.

Este tramo fluvial se encuentra bajo la órbita de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP). Un ente binacional argentino – uruguayo que tiene por objetivo dar cumplimiento al “Tratado del Río de la Plata”. Para ello, la CARP regula y administra las cuestiones que atañen a estos dos países con respecto al Río de la Plata y su Frente Marítimo, relacionadas con la pesca, navegación, obras hidráulicas, practicaje, contaminación, etc. En particular, regula la concesión del Canal Martín García del Río de la Plata por el cual cobra un peaje para financiar los trabajos de dragado y balizamiento con una tarifa equivalente al de la VNT (US\$ 3,06/TRN), ya que este canal ofrece similares prestaciones.



### *3.1.3 Proyectos identificados*

Dado que el esquema regulatorio e institucional se aborda en la sección 5, conviene adelantar aquí que de acuerdo con el Art. 8 de la Ley de Navegación (20.094)<sup>8</sup>, las rutas navegables en Argentina se encuentran bajo jurisdicción del Poder Ejecutivo Nacional, en tanto que **las obras de dragado en los accesos portuarios que son responsabilidad de cada uno de los puertos** (Art. 20 Ley de Puertos 24.093<sup>9</sup>). En ese sentido **los proyectos de intervención de todo tipo (obras, regulaciones, investigaciones, etc.) asociados a las vías navegables troncales, exceden la órbita provincial**, a la vez que en muchos casos son objeto, incluso, de negociaciones internacionales.

A continuación se presenta una serie de proyectos y acciones identificadas en las cuatro regiones hídricas navegables de la Región Centro, las cuales quedan enmarcadas en la agenda de trabajo de la SSPVNYMM, AGP y Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ECOVINA) y en las negociaciones bilaterales entre Argentina y Uruguay.

#### *3.1.3.1 Plan Maestro Río Uruguay*

En el marco de la CARU se está discutiendo una profundización de los actuales 25 pies a 34 pies hasta Fray Bentos.

---

<sup>8</sup> Las aguas navegables de la nación que sirvan al tráfico y tránsito interjurisdiccional por agua, los puertos y cualesquiera otras obras públicas construidas o consagradas a esa finalidad, son bienes públicos destinados a la navegación y sujetos a la jurisdicción nacional.

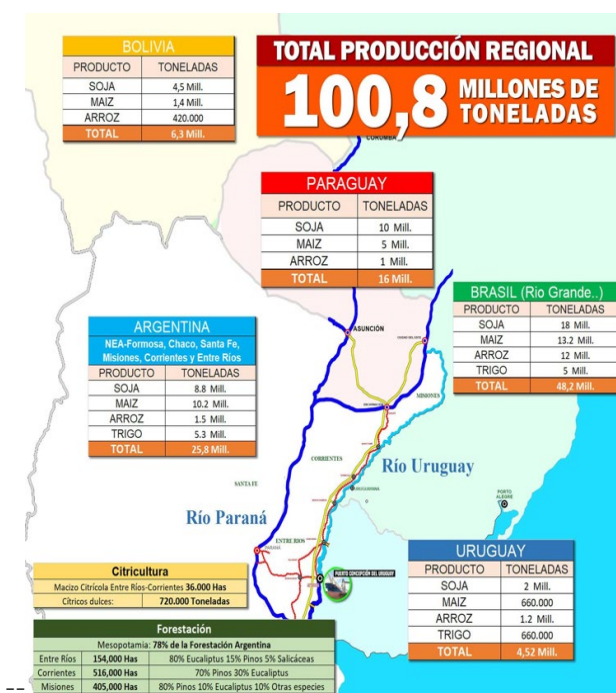
<sup>9</sup> El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicaaje. La referida responsabilidad deberá ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes emitidas en función del poder de policía que ejerce el Estado nacional en estas materias. La Prefectura Naval Argentina será la autoridad competente para expedir las licencias habilitantes para ejercer el practicaaje.

El costo apertura se estima en US\$ 45,5 millones, mientras que el mantenimiento anual ascendería a 7,83 millones de mantenimiento anual, lo que no resultaría superior a los volúmenes actuales.

El último contrato celebrado por la CARU ascendió US\$ a 32 millones para la apertura (a 25 pies) y US\$ 21 millones para el mantenimiento por 3 años.

En cuanto a la carga potencial para este proyecto, los puertos del Río Uruguay realizaron estimaciones que superan los 100 millones de toneladas que se captarían de un hinterland muy amplio. El siguiente esquema fue tomado de dicho plan.

Gráfico Nº 1: Hinterland Puertos Río Uruguay



Fuente: Proyecto de Profundización Río Uruguay – IPPER.

Al respecto, es dable señalar que dichos cálculos se realizan sobre un hinterland amplio con carga que hoy elige otras vías de salida. Luego de analizar la

composición y origen y destino de las cargas consideradas en dicho hinterland, resulta necesario realizar algunas consideraciones:

- Incluye 22 millones de toneladas de graneles agrícolas de Paraguay y Bolivia (carga que hoy utiliza el Río Paraná y que, según manifestaron los entrevistados, podría derivarse al Río Uruguay en caso de una nueva bajante). No debe perderse de vista en este caso que más del 50% de las cargas de este tipo que se generan en Paraguay tiene como destino los puertos de Rosario donde son procesados en las terminales existentes para luego ser reexportados bajo la forma de subproductos, y al cual ingresan bajo el régimen de Admisión Temporal<sup>10</sup>.
- 48 millones de toneladas de Brasil. Se trata de carga que hoy sale por el litoral marítimo de dicho país con destino principal China en embarcaciones de gran porte, cuyo calado no es soportado por el sistema Río de la Plata-Río Uruguay y que permiten más bajos costos de flete internacional.
- 25 millones de toneladas del NOA y NEA. La producción se encuentra cercana al río Paraná, por lo que podría resultar elegible el Río Uruguay en caso de bajante (como ha ocurrido entre 2019 y 2022), siempre que los costos logísticos totales resulten convenientes.

### *3.1.3.2 Incorporación Paraná Bravo – Paraná Guazú - Pasaje Talavera e Ibicuy a la VNT*

Es una vía que ya se usa como vía alternativa para buques que ingresan en lastre hacia Rosafé y para el ingreso a Nueva Palmira desde aguas arriba, pero no se lo mantiene ni se cobra peaje.

---

<sup>10</sup> Corresponde aclarar que gran parte de la soja paraguaya se procesa en el área de Rosario para mezclarla con soja argentina, ya que la soja de Paraguay, por características biológicas, aporta mayor contenido proteico y permite elevar la calidad de la mezcla. Es por esto que parece poco probable que cambie de destinación.

Con el objetivo de regularizar esta situación este tramo fue incluido en el borrador de pliego licitatorio que elaboró la UPE Hidrovía Federal en 2019 pero no llegó a lanzarse.

Por su parte, la AGP finalizó recientemente los estudios batimétricos realizados con el objetivo de incluir este tramo en la VNT.

Mapa N° 6: Tramo Bravo -Guazú Talavera.



Fuente: Consejo Portuario Argentino, 2023

### ***3.1.3.3 Cambio de Traza Canal Martín García***

El objetivo es contar con una ruta con fondos blandos dado que la traza actual tiene fondos duros y resulta por ello menos elegible por los navegantes.

Se trata de una propuesta con escaso desarrollo a la fecha, que fue señalada en las entrevistas realizadas para este proyecto.

Paralelamente, a comienzos de este año, CARP renovó la concesión para el dragado y balizamiento por tres años más al consorcio entre Boskalis-Dredging International.

Mapa N°7: Canal Martín García. Traza Actual.



Fuente: CARP, 2023

#### *3.1.3.4 Canal Magdalena*

Se trata de un canal de acceso a la VNT desde el océano Atlántico por el Río de la Plata, de 53 km, alternativo al existente (Canal Punta Indio).

Es un proyecto que tiene varias décadas; en efecto, fue una de las alternativas evaluadas en la construcción de la VNT en la década de 1990. El canal Punta Indio constituía la “Alternativa Alfa” y el canal Magdalena era la “Alternativa Beta”, presentando cada uno de ellos ventajas y desventajas según el nivel de profundidad evaluado.

En 2014 se lanzó mediante la Resolución 600/14 de la Secretaría de Asuntos Políticos del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación, un llamado a licitación en dos etapas para la realización de un estudio de la traza adecuada y la posterior ejecución de la obra del Canal Magdalena. Dicha licitación tenía un presupuesto de 2.500 millones de pesos y quedó desierta.

Más recientemente el Ministerio de Transporte de la Nación realizó un nuevo llamado a Licitación Pública 6/2023 para la misma obra, ahora por un presupuesto de 40.000 millones de pesos. La fecha de apertura de ofertas fue pospuesta del 31 de julio a 2023 al 17 de agosto de 2023, cuando finalmente fue declarada desierta.

Según pudo recogerse en las entrevistas realizadas para este trabajo, así como en medios especializados, existen controversias respecto de la relación costo – beneficio y si debe, o no, incorporarse a la VNT, dentro de la misma tarifa de peaje o con un tratamiento diferencial.

Mapa N°8: Proyecto Canal Magdalena. Tramo licitado.



Fuente: AGP, 2023

## 3.2 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

### 3.2.1 Caracterización de la Red de Infraestructura Portuaria

La actual configuración del complejo portuario argentino es en gran medida el resultado del proceso de desregulación y descentralización de la actividad portuaria consolidado en la década del noventa, y plasmado luego en la sanción de la Ley de Actividades Portuarias N°24.093 en el año 1992. Dicha Ley y su decreto reglamentario fijaron las condiciones para la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y privados existentes o a crearse en el territorio nacional.

De acuerdo con esta norma los puertos se clasifican según tres criterios: titularidad, uso y destino.

- **La titularidad del inmueble:** puede ser Particular (de los particulares); Nacional, Provincial o Municipal.

- **El uso del puerto:** puede ser de uso público, esto es, que presta el servicio portuario a cualquiera que lo requiera; o de uso privado, es decir, que brinda dicho servicio exclusivamente para sí o a terceros con los que esté vinculado contractualmente<sup>11</sup>.

Combinaciones entre titularidad y uso de los puertos		Titularidad	
		Estatal	Particular
Uso	Público	X	X
	Privado	X	X

- **El destino de la explotación:** los puertos pueden ser comerciales (prestan servicios a buques y cargas cobrando por ello); industriales (se operan cargas que fueron objeto de un proceso industrial en el puerto) y recreativos (deportivos, turísticos, científicos).

Actualmente, Argentina cuenta con más de 100 complejos portuarios<sup>12</sup> distribuidos en todo el país, considerando tanto las vías navegables fluviales interiores, como el litoral marítimo sobre el océano Atlántico.

Pueden distinguirse 5 subsistemas en función de la vía navegable en la que se sitúan y el tipo de carga predominante:

1. **Puertos Fluviales del Río Paraná y Paraguay**, localizados entre Clorinda/Asunción y Santa Fe, ofrecen instalaciones para movilizar cargas de todo tipo en embarcaciones de bajo porte.
2. **Puertos Fluviomarítimos del Río Paraná** (al sur de Santa Fe) y del Río Uruguay (al sur de Salto Grande), focalizados en graneles sólidos y líquidos de origen agrícola, aunque también minerales y combustibles y, en menor medida, contenedores.

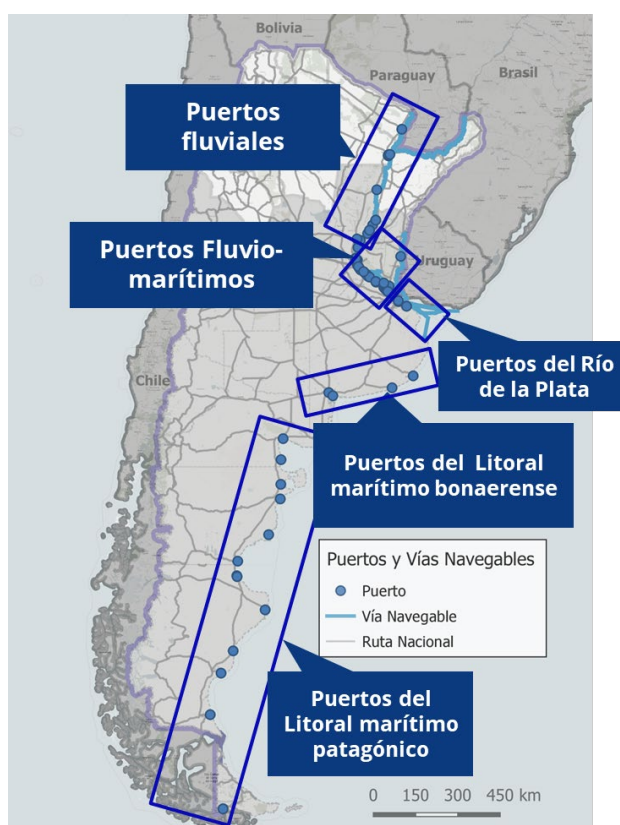
---

<sup>11</sup> Por lo tanto, pueden encontrarse puertos que sean de titularidad particular (mal llamado puerto privado) pero de uso público. Tal es el caso, por ejemplo, de la Terminal Zárate de la Provincia de Buenos Aires.

<sup>12</sup> Refiere a Puertos (que pueden englobar varias terminales, i.e Puerto de Rosario) y a terminales portuarias que no forman parte de un puerto (i.e. Terminal 6).

3. **Puertos del Río de la Plata.** En ellos se concentra el mayor volumen de carga contenerizada del país y forman parte de los itinerarios de cargas regulares de las principales navieras multinacionales.
4. **Puertos del Litoral Marítimo Bonaerense.** Predominan instalaciones multipropósito que atienden todo tipo de cargas. Se destacan por ofrecer las mayores profundidades del sistema para graneles y contenedores.
5. **Puertos de Litoral marítimo patagónico.** Esta zona es el principal origen de petróleo que se distribuye a todo el país. Además, hay terminales dedicadas a productos pesqueros, frutas y minerales.

Mapa N° 9: Red de Infraestructura Portuaria argentina.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM, ANUARIO PORTUARIO GLOBAL PORTS Y CNRT.



No existen estimaciones oficiales de la capacidad portuaria total, pero puede mencionarse que los volúmenes máximos operados con la infraestructura existente superaron los 2 millones de TEUS<sup>13</sup> y los 180 millones de toneladas de carga no contenerizada en 2013, de acuerdo con estadísticas oportunamente publicadas por la SSPVNYMM y AGP.

Del total de puertos que conforma el sistema argentino, se identifican 28 de titularidad nacional o provincial, perteneciendo el resto a particulares. Los puertos de titularidad estatal, además, presentan modelos administrativos diversos. En algunos casos son administrados por consorcios o entes de gestión, en otros, directamente por autoridades provinciales dentro de la estructura de la administración pública. Cabe aclarar que en muchos de los puertos de titularidad provincial existen terminales concesionadas a empresas privadas.

En la Región Centro pueden contabilizarse 41 puertos operativos y no operativos, situados 10 de ellos en Entre Ríos y 31 en Santa Fe. Algunos de esos puertos, además, cuentan con distintos muelles para el atraque de embarcaciones de gran porte.

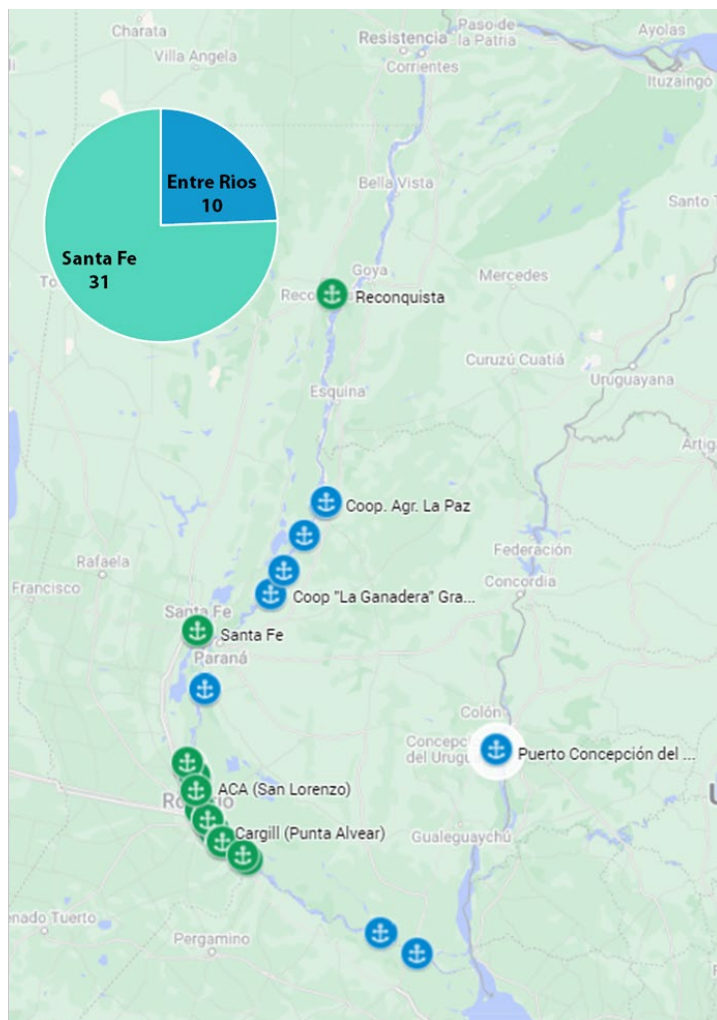
El Puerto de Concepción del Uruguay es el único emplazado en las márgenes del Río Uruguay (más precisamente en el Riacho Itapé), el resto se encuentra en el Río Paraná, algunos de ellos en sus brazos y afluentes. Tal es el caso de los puertos de Ibicuy (Río Ibicuy) y Del Guazú (Paraná Guazú)

Cabe destacar que en la región se concentra la mayor parte de la capacidad portuaria nacional, especialmente aquella dedicada al tráfico de graneles agrícolas. Existen también numerosas terminales que ofrecen servicios portuarios y disponen de equipamiento moderno para casi todo tipo de cargas: minerales, combustibles, contenedores y carga general.

---

<sup>13</sup> Twenty feet Equivalent Unit (TEU), unidad equivalente a un contenedor de 20 pies.

Mapa N° 10: Sistema Portuario Región Centro.



Fuente: elaboración propia en base a SSPVnyMM, Anuario Portuario Global Ports y sitios web de los puertos.

### 3.2.2 Modelos de Gestión de la Infraestructura Portuaria

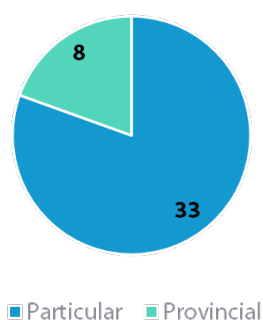
A partir de la descentralización del sistema portuario derivada de la Ley de Actividades Portuarias 24.093 de 1992, se realizó el traspaso de dominio de los puertos a la órbita subnacional y cada provincia estableció la modalidad de gestión que pondría en marcha para cada uno de sus puertos.

La provincia de Entre Ríos creó los Entes Autárquicos bajo la órbita del Instituto Portuario Provincial de Entre Ríos (IPPER) a través de la Ley Provincial 9750, donde además estableció que dichos entes deberán “asegurar el destino comercial y el uso público del puerto correspondiente. Tendrán personalidad jurídica pública en el marco de lo establecido por el Código Civil” y “autofinanciarse”.

La provincia de Santa Fe definió para la administración de sus puertos la figura de Entes Administradores (Leyes 11.001 y 11.229) “personas jurídicas públicas no estatales, siendo sus funciones las de administrar y explotar los respectivos puertos, manteniendo el destino comercial y asegurando el uso público de los mismos”.

Existen ocho puertos bajo la órbita provincial, pero un rasgo distintivo de la región es que la titularidad de los puertos es principalmente de particulares: 33 de ellos pertenecen a empresas que los utilizan para uso privado, encontrándose en su mayoría integradas verticalmente con los dadores de carga. Tal es el caso de las principales firmas dedicadas a la comercialización de productos agrícolas, pero esta situación se replica en el caso de los combustibles, fertilizantes, minería y carga general.

Gráfico N° 2: Titularidad de los Puertos de la Región Centro y modalidad de Gestión.



Provincia de Entre Ríos		Ley Provincial
Ente Autárquico Puerto de Concepción del Uruguay		9.750
Ente Autárquico Puerto de Diamante		9.750
Ente Autárquico Puerto de Ibicuy		9.750
Ente Autárquico Puerto La Paz - Puerto Marquez		9.750
Provincia de Santa Fe		Ley Provincial
Ente Administrador Puerto de Reconquista (EAPRE)		11.229
Ente Administrador Puerto de Rosario (ENAPRO)		11.011
Ente Administrador Puerto de Santa Fe (EAPSF)		11.011
Ente Administrador Puerto de Villa Constitución (EAPVC)		11.229

Fuente: elaboración propia en base a SSPVNYMM y sitios web provinciales.

Tabla N° 3: Puertos Región Centro, con capacidad para operar. Año 2023

Puerto	Clasificación	Según su uso	Terminal	Muelle	Sistema de Muelle	Metros Lineales de Atraque	Eslora Máxima (En Metros)	Calado Máximo (En Metros)	Grúas Portuarias	Facilidades Portuarias	Acceso Ferroviario Operativo
Cargill Diamante - Muelle Elevador	Comercial	Privado	Cargill S.A.I.C	Muelle	Elevador	156	230	7	No Posee	Elevador De Granos + Cinta Transportadora	No, llega hasta Basavilbaso
Concepción del Uruguay	Comercial	Público	Puerto Concepción Del Uruguay	Muelle 3 Y 4	Plataforma Corrida	156	225		No Posee	Elevador De Granos	
	Comercial	Público	Puerto Concepción Del Uruguay	Muelles 14 Al 16 Bis	Plataforma Corrida	212	225		No Posee	Almacén A Cielo Abierto	
	Comercial	Público	Puerto Concepción Del Uruguay	Muelle Elevador Terminal Granos	Dolfines	100	225		No Posee	Cintas Transportadoras	
Concepción del Uruguay - Muelle YPF	Comercial	Público	YPF	Muelle Combustibles Líquidos (Sitio 23)	Plataforma Corrida	90	225		No Posee	Almacén A Cielo Abierto + Depósito Refrigerado	

Puerto	Clasificación	Según su uso	Terminal	Muelle	Sistema de Muelle	Metros Lineales de Atraque	Eslora Máxima (En Metros)	Calado Máximo (En Metros)	Grúas Portuarias	Facilidades Portuarias	Acceso Ferroviario Operativo
Coop "La Ganadera" Gral. Ramírez	Comercial	Privado	Coop "La Ganadera" Gral. Ramírez	Muelle	Campo Boyado				No Posee		No
	Comercial	Privado	Coop "La Ganadera" Gral. Ramírez	Muelle	Muelle Flotante	60			No Posee		No
Coop. Agr. La Paz	Comercial	Privado	Coop Agrícola La Paz	Muelle De Barcazas	Plataforma Central	18			No Posee		No
Del Guazú	Comercial	Privado	Del Guazú	Muelle Cargas Generales	Plataforma Corrida	200	260	11,3	No Posee	Silos + Almacén A Cielo Abierto + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	Sí
Diamante - Muelle EAPD	Comercial	Público	Diamante - Muelle EAPD	Muelle Carga General	Plataforma Corrida	150	230	7	No Posee	Almacén A Cielo Abierto + Depósito	No, está anulado
Ibicuy	Comercial	Público	Ibicuy	Muelle	Dolfines	160	220	10,5	No Posee	Almacén A Cielo Abierto + Depósito	Sí. Llega a Holt



Puerto	Clasificación	Según su uso	Terminal	Muelle	Sistema de Muelle	Metros Lineales de Atraque	Eslora Máxima (En Metros)	Calado Máximo (En Metros)	Grúas Portuarias	Facilidades Portuarias	Acceso Ferroviario Operativo
La Paz - Márquez	Comercial	Público	Puerto Marquez	Muelle Granelero	Plataforma Corrida	350			No Posee		No, está anulado
Maná Puerto Buey	Comercial	Privado	Maná Puerto Buey	Muelle Cereales	Plataforma Central	80			No Posee	Cintas Transportadoras	No
ACA (San Lorenzo)	Comercial e Industrial	Privado	ACA (San Lorenzo)	Muelle De Ultramar	Dolfines	176	275	12,2	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	Sí
	Comercial e Industrial	Privado	ACA (San Lorenzo)	Muelle De Barcazas	Dolfines	176	275	12,2	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	
Acindar (Villa Constitución)	Comercial e Industrial	Privado	Acindar (Villa Constitución)	Muelle	Plataforma Corrida	160	270	7,6	Grúas Pórtico	Cintas Transportadoras	Sí, ingresa a la planta.
	Comercial e Industrial	Privado	Acindar (Villa Constitución)	Muelle	Plataforma Corrida	110	180	7	Grúas Fijas		
ADM AGRO - Muelle El Tránsito	Comercial e Industrial	Privado	ADM AGRO - Muelle El Tránsito	Muelle	Dolfines	150	230	7,8	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	No

Puerto	Clasificación	Según su uso	Terminal	Muelle	Sistema de Muelle	Metros Lineales de Atraque	Eslora Máxima (En Metros)	Calado Máximo (En Metros)	Grúas Portuarias	Facilidades Portuarias	Acceso Ferroviario Operativo
ADM AGRO (Arroyo Seco)	Comercial e Industrial	Privado	ADM AGRO (Arroyo Seco)	Muelle	Dolfines	180	230	13,7	Grúas Fijas	Elevador De Granos + Cinta Transportadora	No
Arauco (San Lorenzo)	Comercial e Industrial	Público	Arauco (San Lorenzo)	Muelle	Dolfines	55	230	10,3	No Posee	Tuberías + Tanques	No
Bunge (Dempe y Pampa)	Comercial e Industrial	Privado	Bunge (Dempe y Pampa)	Muelle Dempe	Dolfines	125	235	12,2	No Posee	Elevador De Granos + Tuberías + Tanques	Sí
	Comercial e Industrial	Privado	Bunge (Dempe y Pampa)	Muelle Pampa	Dolfines	125	270	12,2	No Posee	Tuberías + Elevador De Granos	
Cargill - Muelle Quebracho	Comercial e Industrial	Privado	Cargill - Muelle Quebracho	Muelle De Barcazas	Dolfines	130	297	12,5	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	No
Cargill (Punta Alvear)	Comercial e Industrial	Privado	Cargill (Punta Alvear)	Muelle	Dolfines	135	280	9,75	No Posee	Elevador De Granos + Cinta Transportadora	Si
Cargill (Villa Gobernador Gálvez)	Comercial e Industrial	Privado	Cargill (Villa Gobernador Gálvez)	Muelle Cerealero Y Barcazas	Dolfines	250	245	10,6	No Posee	Elevador De Granos + Cinta Transportadora	Sí

Puerto	Clasificación	Según su uso	Terminal	Muelle	Sistema de Muelle	Metros Lineales de Atraque	Eslora Máxima (En Metros)	Calado Máximo (En Metros)	Grúas Portuarias	Facilidades Portuarias	Acceso Ferroviario Operativo
Cofco International Argentina S.A. (PGSM)	Comercial e Industrial	Privado	Cofco International Argentina S.A. (PGSM)	Muelle De Cereales	Dolfines	150	250	12,2	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	Sí
	Comercial e Industrial	Privado	Cofco International Argentina S.A. (PGSM)	Muelle Para Fertilizantes (Dos Frentes De Atraque)	Dolfines	282	190	12	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	
	Comercial	Privado	Cofco International Argentina S.A. (Timbúes)	Muelle Frente Este	Dolfines	160	275	14,6	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	
	Comercial	Privado	Cofco International Argentina S.A. (Timbúes)	Muelle Frente Oeste	Dolfines	160	275	14,6	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	
	Comercial	Privado	Cofco International Argentina S.A. (Timbúes)	Muelle Barcazas	Pontón	108	275	14,6	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	
Dreyfus (Gral. Lagos)	Comercial e Industrial	Privado	Dreyfus (Gral. Lagos)		Dolfines	140	270	20	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras	Sí



Puerto	Clasificación	Según su uso	Terminal	Muelle	Sistema de Muelle	Metros Lineales de Atraque	Eslora Máxima (En Metros)	Calado Máximo (En Metros)	Grúas Portuarias	Facilidades Portuarias	Acceso Ferroviario Operativo
										+ Tuberías + Tanques	
Dreyfus (Timbúes)	Comercial e Industrial	Privado	Dreyfus (Timbúes)	Muelle De Cereales	Dolfines	100	270	10	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	No
	Comercial e Industrial	Privado	Dreyfus (Timbúes)	Muelle Barcazas	Dolfines	200	270	10	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	
Minera Alumbreira	Comercial e Industrial	Privado	Minera Alumbreira	Muelle Mineralero	Dolfines	180	240	13	No Posee	Almacén A Cielo Abierto + Cinta Transportadora	Sí
Molinos San Benito	Comercial e Industrial	Privado	Molinos San Benito	Muelle Ultramar	Plataforma Corrida	145	275	17	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	Sí
Nouryon (Ex Akzo Nobel)	Comercial e Industrial	Privado	Akzo Nobel	Muelle	Dolfines	60	210	9,2	No Posee	Tuberías + Tanques	No
Oil Combustibles	Comercial e Industrial	Privado	Oil Combustibles	Muelle N°1	Dolfines		230	15,2	No Posee	Tuberías + Tanques	No



Puerto	Clasificación	Según su uso	Terminal	Muelle	Sistema de Muelle	Metros Lineales de Atraque	Eslora Máxima (En Metros)	Calado Máximo (En Metros)	Grúas Portuarias	Facilidades Portuarias	Acceso Ferroviario Operativo
	Comercial e Industrial	Privado	Oil Combustibles	Muelle N°2	Dolfines		90	9,7	No Posee	Tuberías + Tanques	
	Comercial e Industrial	Privado	Oil Combustibles	Muelle N°3	Dolfines		230	13,1	No Posee	Tuberías + Tanques	
Pampa Energía	Comercial e Industrial	Privado	Pampa Energía	Muelle Ultramar	Dolfines	90	180	6,1	No Posee	Tuberías + Tanques	
Pan American Energy (San Lorenzo)	Industrial	Privado	Axion Energy (San Lorenzo)	Muelle	Plataforma Central		162		No Posee	Tuberías + Tanques	No
Profertil	Comercial	Privado	Profertil	Muelle De Ultramar	Dolfines	240	220	12	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras	No
Reconquista	Comercial	Público	Terminal A	Espigones N° 1-4 Y 5	Plataforma Corrida	900			No Posee		No
Renova	Comercial e Industrial	Privado	Renova	Muelle Sur "Frente De Ultramar"	Plataforma Corrida	315	275	10	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías	No
	Comercial e Industrial	Privado	Renova	Muelle Sur "Frente Barcazas"	Plataforma Corrida	315	275	10	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías	
	Comercial e Industrial	Privado	Renova	Muelle Norte "Solidos Y líquidos"	Plataforma Corrida	315	275	10	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías	



Puerto	Clasificación	Según su uso	Terminal	Muelle	Sistema de Muelle	Metros Lineales de Atraque	Eslora Máxima (En Metros)	Calado Máximo (En Metros)	Grúas Portuarias	Facilidades Portuarias	Acceso Ferroviario Operativo
	Comercial e Industrial	Privado	Renova	Muelle Norte "Muelle De Barcazas"	Plataforma Corrida	315	275	10	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías	
Rosario - Muelle ENAPRO	Comercial	Público	La Fluvial S.A.		Dolfines	270	246	9,75	Grúas Móviles	Almacén A Cielo Abierto + Tuberías + Tanques	Sí
	Comercial	Público	Terminal I		Plataforma Corrida	385	246	9,75	Grúas Móviles	almacén A Cielo Abierto + Tuberías + Tanques	
	Comercial	Público	Terminal II		Plataforma Corrida	653	246	9,75	Grúas Móviles	Almacén A Cielo Abierto + Tuberías + Tanques	
	Comercial	Privado	Terminal VI		Dolfines	250	245	10,6	No Posee	Elevador De Granos + Cinta Transportadora	
	Comercial	Privado	Terminal VII		Dolfines	262	245	10,6	No Posee	Elevador De Granos + Cinta Transportadora	



Puerto	Clasificación	Según su uso	Terminal	Muelle	Sistema de Muelle	Metros Lineales de Atraque	Eslora Máxima (En Metros)	Calado Máximo (En Metros)	Grúas Portuarias	Facilidades Portuarias	Acceso Ferroviario Operativo
San Lorenzo - San Martín - Muelle YPF	Industrial	Público	YPF	Muelle Chacabuco	Dolfines	210			No Posee	Tuberías	No
Santa Fe	Comercial	Público	Terminal Agrograneles (Eapf)		Dolfines	240	225	7,6	Grúas Móviles	Almacén A Cielo Abierto + Depósito	No
	Comercial	Público	Terminal De Contenedores (Loginter S.A.)		Plataforma Corrida	120	225	7,6	No Posee	Elevador De Granos + Cinta Transportadora	
	Comercial	Público	Terminal De Combustibles Líquidos (Shell Capsa)		Dolfines	60			No Posee		
	Comercial	Público	Terminal De Pasajeros De Transfluvial S.A.						No Posee		
Shell (Arroyo Seco)	Industrial	Privado	Shell (Arroyo Seco)	Muelle	Dolfines	60			No Posee	Tanques	No
Terminal 6	Comercial e Industrial	Privado	Terminal 6	Muelle Sur	Dolfines	155	275	12,2	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	Sí



Puerto	Clasificación	Según su uso	Terminal	Muelle	Sistema de Muelle	Metros Lineales de Atraque	Eslora Máxima (En Metros)	Calado Máximo (En Metros)	Grúas Portuarias	Facilidades Portuarias	Acceso Ferroviario Operativo
	Comercial e Industrial	Privado	Terminal 6	Muelle De Barcazas	Dolfines	55			No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	
	Comercial e Industrial	Privado	Terminal 6	Muelle Norte	Dolfines	161	270	12,2	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	
Terminal de Fertilizantes Argentinos	Comercial e Industrial	Privado	Terminal de Fertilizantes Argentinos	Muelle	Dolfines	270	210	9,5	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras	No
Termoeléctrica San Martín	Industrial	Privado	Termoeléctrica José De San Martín S.A.	Muelle	Dolfines	100	237	7,3	No Posee	Tuberías + Tanques	No
Vicentín	Comercial e Industrial	Privado	Vicentín	Sitio De Ultramar Y De Barcazas	Dolfines	140	275	12	No Posee	Silos + Cintas Transportadoras + Tuberías + Tanques	Sí
Villa Constitución - Muelle EAPVC	Comercial	Público	Servicios Portuarios S.A.		Plataforma Corrida	165	270	8	No Posee	Silos + Elevador De Granos	Sí, llega a 200 metros
	Comercial	Público	Villa Constitución S.R.L.		Plataforma Corrida	95	140	8	Grúas Móviles	Almacén A Cielo Abierto +	



Puerto	Clasificación	Según su uso	Terminal	Muelle	Sistema de Muelle	Metros Lineales de Atraque	Eslora Máxima (En Metros)	Calado Máximo (En Metros)	Grúas Portuarias	Facilidades Portuarias	Acceso Ferroviario Operativo
										Cinta Transportadora	

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM, ANUARIO PORTUARIO Y SITIOS WEB DE CADA PUERTO.

### *3.2.3 Proyectos identificados*

Para la elaboración de esta sección fue necesario realizar una síntesis entre una serie de planes y estudios elaborados por las provincias de la Región Centro en las últimas dos décadas, avances realizados a la fecha y de las prioridades expresadas por los distintos actores entrevistados para este trabajo.

Entre los documentos más relevantes que fueron analizados aquí se destacan:

- Plan Estratégico Región Centro. Informe comisión sistema intermodal de transporte e infraestructura (CFI, 2006).
- Perfil Estratégico Competitivo para el Desarrollo del Sistema Portuario y Logístico de la Provincia de Entre Ríos. (CFI, 2021)
- Puertos Públicos. Recuperación del Multimodalismo en la Cadena Logística Regional (IPPER, 2022).
- Estudio de Desarrollo Territorial en la Zona Sur de la Región Delta de la Provincia de Entre Ríos (Departamento Islas del Ibicuy) en el Marco de la Resignificación del Puerto Ibicuy (Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública – CAF, 2015).
- Plan Maestro del Puerto de Ibicuy (CFI, 2014).
- Plan Maestro de Readequación portuaria Puerto de Concepción del Uruguay (CFI, 2022).
- Reconversión del Puerto de Santa Fe. (BCSF, 2005)
- Perfil Estratégico Competitivo - Proyecto de Nueva Terminal de Contenedores - Puerto de Santa Fe (CFI, 2016).
- Vía Navegable Troncal. Tramo Santa Fe Océano. Evaluación Económica – Financiera (Latinoconsult, 2020).
- Principales resultados del: “Estudio de Factibilidad Técnico-Económica del Próximo Período de Concesión del Sistema de Navegación Troncal” (BCR, 2020).
- Estudios Técnicos y Económicos sobre el Canal Magdalena. (Serman - CPPC, 2021).
- Hidrovía Río Uruguay. Dragado de Profundización. (CCRU, 2021).

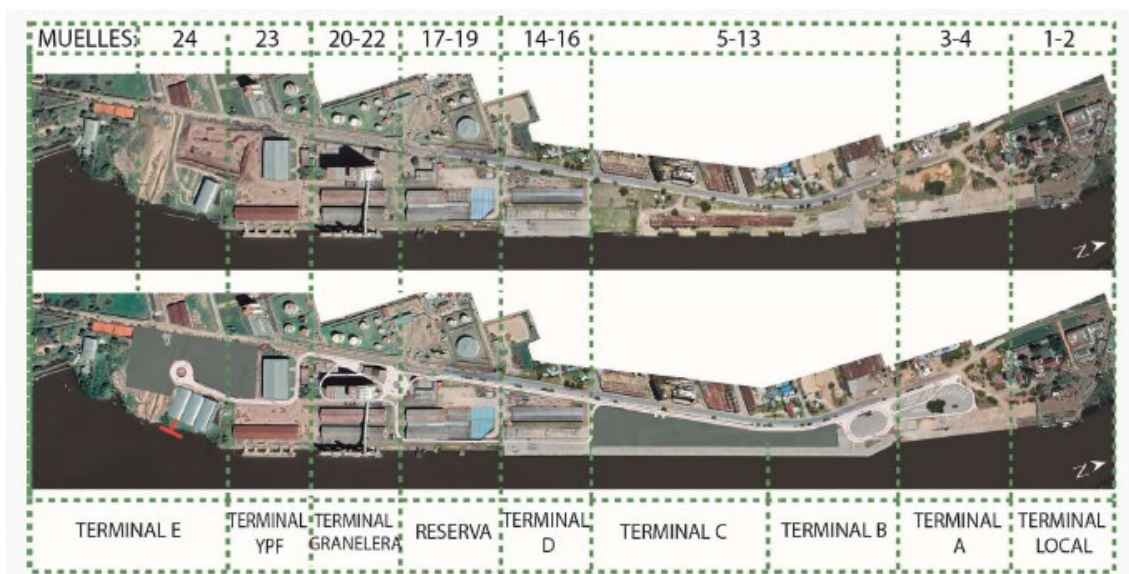
### 3.2.3.1 Readequación Puerto Concepción del Uruguay

En junio 2022 se presentó el Plan Maestro de Readequación Portuaria Puerto de Concepción del Uruguay cuyo objetivo central es que dicho puerto opere al máximo de sus posibilidades. El estudio fue financiado por el CFI.

Para ello prevé obras para un frente costero de 550 m para atraque de buques y barcasas; playas de acopio bajo techo y a cielo abierto; cinta transportadora; conexión para 200 reefers<sup>14</sup> obras complementarias (red de agua, cloacas, sanitarios, desagües, lucha contra incendios y red eléctrica); circulación interna de tránsito pesado y FFCC, y mejoras en la gestión de la infraestructura.

Es un proyecto en 5 etapas para la construcción de 8 terminales multipropósito con un horizonte de 8 años (2030). El presupuesto está valuado en 42 millones de dólares.

Figura N° 2: Lay Out Readequación puerto Concepción del Uruguay.



FUENTE: PLAN MAESTRO DE READECUACIÓN PORTUARIA PUERTO DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY (2022).

<sup>14</sup> Un contenedor Reefer es un contenedor refrigerado utilizado para transportar cargas perecederas



La carga potencial evaluada para este proyecto asciende a 5,2 millones de toneladas, en 378 buques por año.

- Granos y oleaginosas: 3,0 millones de tn
- Arroz: 1,2 millones de tn
- Madera: 1,0 millones de tn
- Contenedores: 80 mil (principalmente carne aviar)

Otros documentos provistos por el Puerto de CDU arrojan un volumen superior de 7,8 millones de toneladas, incorporando arena y combustibles.

La potencialidad de este proyecto debe considerarse a la luz de lo explicado en el apartado anterior “Plan Maestro Río Uruguay”.

### *3.2.3.2 Plan Maestro Puerto Ibicuy*

Luego de varios años sin operar tras el desmoronamiento de su muelle, el Puerto de Ibicuy reinició actividades en 2019.

No obstante, la infraestructura del puerto es claramente insuficiente y su adecuación requiere un abordaje integral.

En 2014, a través del CFI, se financió un estudio elaborado por la consultora IATASA que propone una refuncionalización integral del puerto, con terminales multipropósito e incluye una Terminal para mineral de hierro alejada de la principal.

La infraestructura portuaria contaría con un nuevo edificio administrativo (hoy muy precario), una nueva playa ferroviaria y para camiones, además de una ZAL. En la actualidad el ferrocarril llega hasta Holt (a 2 km del puerto) y la playa para camiones requiere ser readecuada y ampliada.

Se prevé la atención de barcasas y buques de hasta 50.000 DWT<sup>15</sup>, que ingresarían por un canal de acceso que admitiría un calado navegable de 9,6 metros (32 pies).

En cuanto a la carga potencial estimada, el proyecto analiza la producción mesopotámica y le asigna a este puerto:

- **Agrograneles:** 3 millones de toneladas
- **Contenedores:** 100.000 TEUs
- **Combustibles** (sin datos)
- **Carga General no contenerizada:** arroz en bolsas y madera (sin datos)

Sobre la base de este Plan Maestro, en 2015 CAF financió un nuevo estudio que, aunque de acuerdo en líneas generales con aquel, propone algunas modificaciones en el ordenamiento territorial.

Al igual que en caso de Concepción del Uruguay, la potencialidad debe considerarse teniendo en cuenta lo expresado en el apartado anterior “Plan Maestro Río Uruguay”.

### ***3.2.3.3 Puerto Santa Fe***

En el caso del puerto de Santa Fe es preciso realizar una distinción entre la estrategia de corto plazo, definida y llevada a cabo por el Ente Administrador en el Puerto de Santa Fe, y la potencial estrategia mediano y largo plazo, asociada a la construcción de un nuevo puerto.

Actualmente, el Puerto de Santa Fe se encuentra emplazado a 7 km del canal troncal de navegación debiendo afrontar costos de dragado muy onerosos pero indispensables para que el puerto pueda operar.

---

<sup>15</sup> DWT: toneladas de porte bruto (en inglés Deadweight tonnage), es la masa total de la embarcación, incluyendo cargamento, combustible, tripulación, alimentos y todas las cargas auxiliares. Es una de las formas de medir el tamaño de una embarcación

Al igual que Ibicuy, estas instalaciones fueron reactivadas recientemente (en 2020) para lo cual se realizaron inversiones que superaron los 200 millones de pesos.

A mediano plazo y en estrecha vinculación con las definiciones que se tomen en la VNT, existe desde hace varios años un proyecto de relocalización del puerto sobre el canal troncal. Esto evitaría los costos asociados al dragado de acceso antes mencionado (si el puerto se traslada por completo) pero requeriría de la construcción de accesos terrestres de todo tipo. Este proyecto era uno de los Lineamientos Estratégicos presente en el Plan Estratégico de la Región Centro (2006) y aún se encuentra vigente.

El CEDPLA elaboró en 2016, también a instancias del CFI, un Plan Estratégico para el puerto que realiza un análisis costo beneficio de mejorar el puerto actual y del Nuevo Puerto. La estimación de los beneficios incluye los ahorros en lo que se denominan “extra-costos logísticos” y los efectos medioambientales y sociales del transporte.

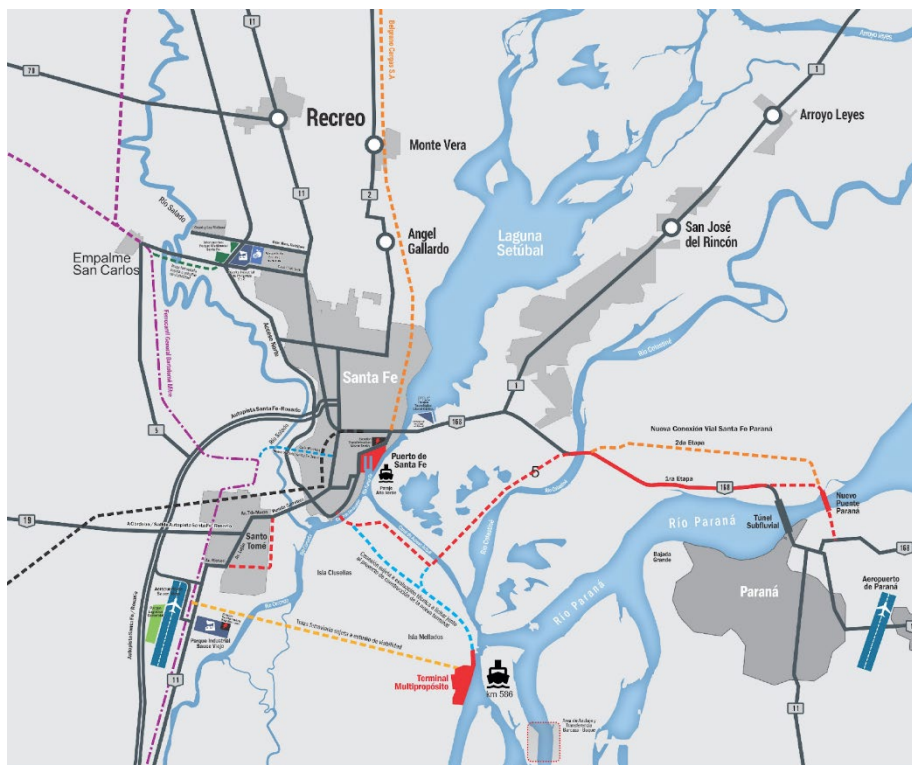
Para el primer proyecto se evalúa una inversión de US\$ 19 millones que se recuperarían en 2,72 años. Para el Nuevo Puerto se requerirían, según el mismo estudio, US\$ 331,78 millones (US\$ 250 millones para los accesos viales y ferroviarios y US\$ 81,78 millones para las obras portuarias propiamente), recuperables en menos de un año.

Un aspecto no menor sobre dichas obras remite al financiamiento y a la jurisdicción de las inversiones viales que deben ser consideradas de manera sistémica. Debe tenerse en cuenta que los accesos al nuevo puerto no serían exclusivos para éste, sino que se encuentran estrechamente vinculados al Nuevo Puente de Paraná y a las vialidades de las provincias de Santa Fe y Entre Ríos. Estas cuestiones son analizadas en el informe específico de vialidad que forma parte de este proyecto.

La carga potencial captable estimada por dicho análisis establece un escalonamiento en el que funcionarían ambas terminales. Sobre esta base, para

un escenario moderado el volumen de carga previsto es de 106.421 de toneladas anuales y 136.800 TEU, de importación, exportación y transbordos de Entre Ríos, Córdoba y Santa Fe.

Figura N° 3: Nuevo Puerto de Santa Fe.



Fuente: BCSF

### 3.3 SERVICIOS DE TRANSPORTE

#### 3.3.1 Tipología de tráficos existentes en Argentina

A partir de la configuración y las prestaciones que ofrece el sistema de navegación se emplean distintas tipologías de embarcaciones según el tráfico.

En el tramo norte del Río Paraná y Paraguay la flota predominante corresponde a convoyes de barcazas que son utilizadas en los tráficos fluviales, en algunos

casos se trata de tipologías específicas que pueden navegar en el Río de la Plata o incluso en el mar. En el Alto Paraná y el Río Paraguay navegan únicamente este tipo de embarcaciones junto a buques fluviales de bajo porte.

En el Río Uruguay y en el Río Paraná hasta Santa Fe los servicios son prestados por embarcaciones fluviomarítimas, con motores de mayor tracción y con combustible marítimo.

Existen embarcaciones de mayor envergadura que por sus dimensiones –no sólo calado, sino por su eslora y manga – no pueden desplazarse en ninguna de las vías fluviales y utilizan únicamente puertos situados en la costa marítima.

La infraestructura de la región Centro admite la prestación de servicios con casi todo tipo de embarcaciones, con las restricciones de tamaño y configuraciones que se detallaron oportunamente en la sección “Caracterización del Red de Infraestructura Navegable”

### *3.3.2 Tipos de Servicios y Modalidades de Contratación*

La prestación de servicios de transporte por agua, ya sea fluvial en la Región Centro o marítimo en cualquier lugar del mundo, asume características particulares que la distinguen de otros modos de transporte. En términos generales, a nivel internacional existen servicios de línea o regulares y servicios “chárter”, por un plazo de tiempo o por viaje.

Por su parte, las empresas que ofrecen servicios de transporte fluvial o marítimo pueden hacerlo con flota propia o alquilada.

Esto da lugar a una multiplicidad de modalidades de figuras contractuales y actores que intervienen en el servicio de flete. Las navieras pueden explotar el servicio con embarcaciones propias o alquiladas (casco desnudo), contratan la tripulación y ofrecen el buque “armado” por un plazo. Asimismo, puede darse que un armador contrate a otro armador para ofrecer un servicio a un cargador.

A la vez, los dadores de carga pueden contratar con el armador un servicio de time chárter, y pagar el combustible por aparte, o adquirir el servicio completo, incluyendo dentro del precio este costo.

### *3.3.3 Tipos de Servicios predominantes en la Región Centro*

La modalidad contratación de los servicios se encuentra íntimamente relacionada a la tipología de carga a transportar.

#### **Contenedores**

Las líneas marítimas (*liners*) ofrecen servicios con cronogramas preestablecidos de recalada. Dentro de este tipo de organización pueden distinguirse servicios “troncales” (normalmente de alcance intercontinental), para los que se procura minimizar la cantidad de paradas, y servicios “alimentadores” (*feeder*), de escala regional, que realizan el transporte entre los puertos atendidos por los servicios troncales y otros puertos de menor actividad (Palomar, 2011).

En la Región Centro existen únicamente servicios tipo feeder cuya carga llega o transborda en otros puertos para luego continuar viaje a destinos de ultramar en líneas troncales. Se identifican dos tráficos: uno de ellos correspondiente a la naviera Maersk-Hamburg Sud entre Rosario y Montevideo (Uruguay) o puertos marítimos de Brasil. El otro es una barcaza operada por la alianza Log-in – Newport entre Santa Fe y la terminal de contenedores del Puerto de La Plata (Tecplata), donde transborda en un buque marítimo a Santos (Brasil). Este servicio se encuentra financiado por el Tecplata.

Es preciso señalar que las líneas marítimas optimizan sus costos globales en función de las rutas y la tipología de embarcación utilizadas en cada caso. Típicamente en los servicios troncales que recorren las mayores distancias y unen los principales mercados se emplean los buques de mayor tamaño, en torno a los 400 metros de eslora y superando los 50 metros de manga. La infraestructura navegable y portuaria disponible en la Región Centro no admite el ingreso de este tipo de embarcaciones.

#### **Graneles**

El régimen de “charteo” o fletamento consiste en contratos en los que una embarcación con su correspondiente tripulación es puesta a disposición de un tercero para que éste defina cuáles son las mercancías para transportar y el trayecto a recorrer. Estos contratos, a su vez, toman dos formas: pueden realizarse por viajes puntuales (*voyage charter*) o por períodos prolongados, facturados por día (*time charter*), sin ser necesaria en estos casos la especificación de antemano de los itinerarios.

También en este caso el tamaño de los barcos está limitado por su geometría de la vía navegable. Existen graneleros más grandes que los que entran a los puertos de la Región Centro. Sin embargo, la escala de barcos utilizada es comercialmente compatible con tipo de productos que se exportan e importan.

- **AGRICOLAS.** Salvo contadas excepciones, los tráficos de la Región Centro se efectúan en embarcaciones graneleras de bandera extranjera de gran envergadura con destinos internacionales cuya modalidad de contratación es de charteo por tiempo o por viaje. En la Región Centro predominan los tráficos salientes de exportación hacia el resto del mundo, aunque también son relevantes los tráficos entrantes de importación temporaria y transbordo desde Paraguay. En ciertos casos, los barcos que llegan a la Región Centro deben cargar parcialmente sus bodegas para ser compatibles con el calado admisible en la VNT. Antes de partir a ultramar algunas de estas embarcaciones suelen completar carga en los puertos de Necochea o Bahía Blanca antes de partir a destinos de ultramar.
- **FERTILIZANTES.** Existen distintas tipologías de buque, según el producto sea líquido, sólido, IMO<sup>16</sup>. En muchos casos se transportan en contenedores. Se trata de tráficos entrantes. En el caso de la urea granulada, los tráficos son en buques de graneles secos con bandera

---

<sup>16</sup> Cargas IMO son todas las que representan un riesgo para la seguridad y la salud de las personas, IMO es la sigla de International Maritime Organization.

nacional que llegan desde Bahía Blanca. El resto son flujos de importación.

- **COMBUSTIBLES.** Una porción mayoritaria de los flujos corresponde a ingresos de cabotaje y se realiza con buques y convoyes de barcasas con empujes de bandera nacional. Las empresas petroleras (YPF, Shell, Axion, etc.) celebran contratos por 3-5 años con un valor de charteo por día que incluye el buque armado, es decir, con tripulación y es la propia dadora de carga la que provee el combustible y organiza la logística.

### *3.3.4 Empresas, Empleo y Flota*

Las empresas que operan bajo bandera argentina<sup>17</sup> están acotadas a servicios específicos de combustibles y arena en los puertos marítimos y fluviales del Río Paraná Inferior. Excepciones en ese sentido son el tráfico de Fertilizantes realizado por Argenmar entre Bahía Blanca y San Nicolás y Puerto General San Martín, y los de arenas y combustibles hacia Barranqueras y Santa Fe.

Algunas firmas agrupadas en las cámaras empresarias del sector, que disponen de flota con bandera argentina o tratamiento de bandera argentina y, por lo tanto, han prestado o podrían prestar servicios en la región son las siguientes:

Tabla N° 4: Flota de embarcaciones con bandera argentina, según tipo de buque y armador.

---

<sup>17</sup> Es decir, que la tripulación y la prestación de servicios se realiza bajo la normativa vigente en Argentina.



Armador	Tipo de Buque	Cantidad
ANTARESNAVIERA S.A.	Buque Tanque	11
	Remolcadores Off Shore	2
ARGENMARS A.	Bulk Carrier	1
COMPAÑÍA NAVIERA HORAMARSA	Buque Tanque	8
	Remolcadores	3
	Barcazas	4
Empujes Argentinos	Remolcadores	1
	Barcazas	8
ENPASA - Empresa Naviera Petrolera Atlantica S.A.	Buque Tanque	2
MARUBA SA	Buque Tanque	6
	Containerero	3
	Multipropósito	1
	Remolcadores	8
	Barcazas	2
Riesler*	Buque Tanque	7
TRANSONA S.A.	Buque Tanque	1
	Remolcadores	7

FUENTE: INFORMACIÓN DISPONIBLE DE LA ASOCIACIÓN CÁMARA ARGENTINA DE EMPRESAS NAVIERAS Y ARMADORES (ACAENA) Y LA CÁMARA DE ARMADORES DE BANDERA ARGENTINA (CARBA) Y EN SITIOS WEB ESPECIALIZADOS.

Del listado anterior se desprende que la flota argentina de embarcaciones se compone de 75 naves, de las cuales la mitad son buques tanque:

Tabla N° 5: Flota de embarcaciones con bandera argentina, según tipo de buque.

Tipo	Cantidad
Barcazas	14
Remolcadores	19
Remolcadores Off Shore	2
Buque Tanque	35
Containerero	3
Bulk Carrier	1
Multipropósito	1

Fuente: Información disponible de la Asociación Cámara Argentina de Empresas Navieras y Armadores (ACAENA) y la Cámara de Armadores de Bandera Argentina (CARBA) y en sitios web especializados.

#### **4. CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA**

La mayor parte de la navegación comercial con carga argentina se realiza en el Río Paraná Inferior donde las terminales de graneles agrícolas tienen un rol gravitante en las exportaciones.

##### **4.1 MOVIMIENTOS PORTUARIOS**

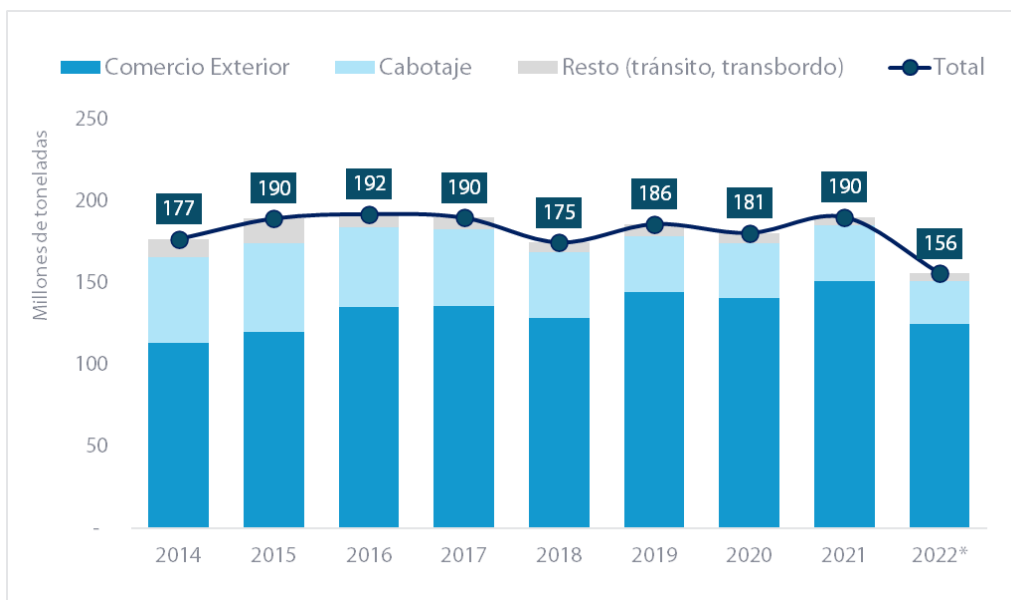
A través de las distintas terminales que componen el extenso complejo portuario de Argentina, se movilizan entre 170 y 190 millones de toneladas anuales de carga contenerizada y no contenerizada.

La carga no contenerizada corresponde a graneles sólidos (granos y subproductos sólidos como harinas, pellets y tortas; minerales; químicos); los graneles líquidos (típicamente combustibles, aunque también aceites agrícolas y ciertos químicos); automóviles; carga general y carga proyecto.

Por otra parte, dentro de los contenedores se movilizan todo tipo de mercancías industriales, pero también algunas agropecuarias, tanto refrigeradas como no refrigeradas, como así también mineras (i.e. Litio).

La mayor parte de los volúmenes de carga que emplea la infraestructura portuaria argentina corresponde a tráficos de comercio exterior agrícola que fueron creciendo progresivamente en las últimas tres décadas y representan en la actualidad (año 2021) el 78% del total. En orden de importancia le siguen los flujos de cabotaje que dan cuenta del algo menos del 20% del conjunto, siendo el resto transbordos o carga en tránsito.

Gráfico N°3: Movimiento de carga portuaria<sup>18</sup> de Argentina según tipo de tráfico.  
Período 2014-2022



\*Datos provisorios Fuente: elaboración propia en base a SSPV NyMM.

A nivel nacional los volúmenes de carga portuaria se han mantenido relativamente estables hasta 2017 y luego se retrajeron, concomitantemente con la actividad económica argentina. En particular, en el último año se visualiza la caída experimentada, además, en las cargas de exportación asociada a la sequía.

Específicamente en la Región Centro se movilizaron, en 2022, 82 millones de toneladas de carga no contenerizadas y 86 mil contenedores, cifras que representan el 52% y el 2,6% del total nacional, respectivamente.

La mayor parte de los volúmenes corresponden a flujos entrantes y salientes de la provincia de Santa Fe, más específicamente a las terminales del Río Paraná

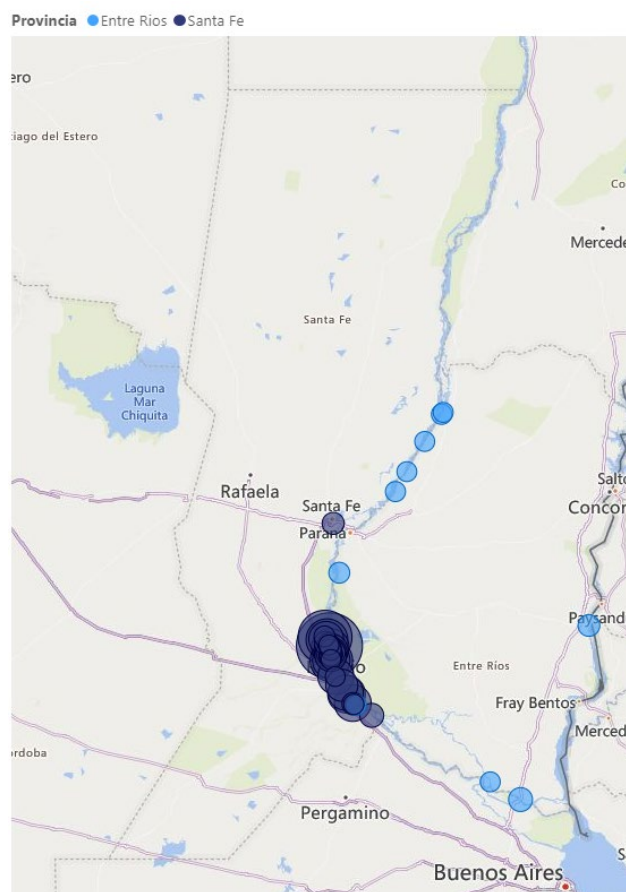
<sup>18</sup> Incluye carga no contenerizada y en contenedor, para lo cual se hizo una estimación del peso de estas últimas.

Inferior, dedicadas al movimiento de graneles agrícolas y, en menor medida, combustibles.

En Entre Ríos se destacan las Terminales Del Guazú y Concepción del Uruguay, orientadas al tráfico de graneles agrícolas, rollizos y productos de la madera, combustibles y arroz.

Las mercancías contenerizadas tienen baja incidencia relativa y corresponden únicamente a los Puertos de Rosario y Santa Fe.

Mapa N° 11: Distribución territorial de los movimientos portuarios de la Región Centro



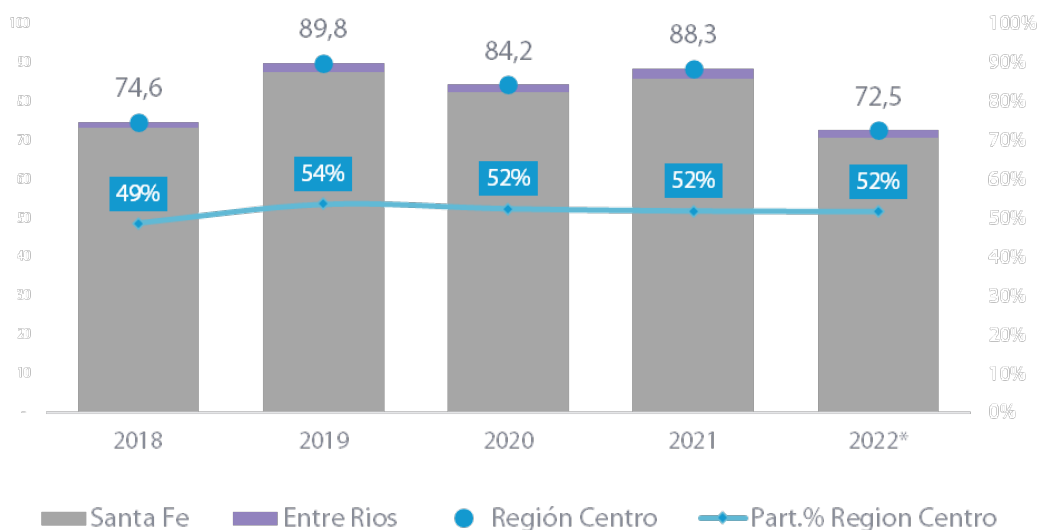
Fuente: elaboración propia en base a SSPVnyMM

#### 4.1.1 Carga no contenerizada

Como se mencionó, anualmente los puertos de la RC movilizan un promedio de 82 millones de toneladas, principalmente en puertos de Santa Fe (80 millones).

La evolución evidenciada en los volúmenes de carga movilizada por los puertos de la Región Centro en el último quinquenio muestra un crecimiento por encima de los niveles registrados para el agregado nacional. En 2022 se observa el impacto de la sequía.

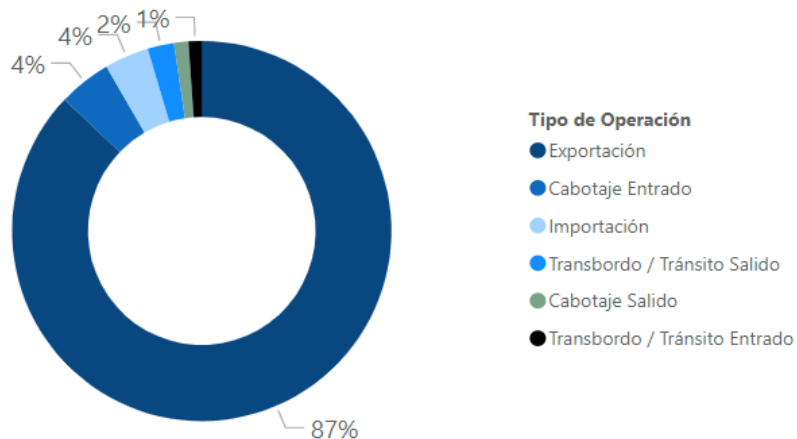
Gráfico N° 4: Movimientos Portuarios Carga No Containerizada y participación Región Centro en total país. Período 2018-2022. En millones de toneladas.



Fuente: elaboración propia en base a SSPVnyMM

El destino predominante es la exportación, con los granos y subproductos como protagonistas. En el caso de Entre Ríos, destacan los productos de madera, en especial rollizos.

Gráfico N° 5: Movimientos Portuarios Carga No Containerizada Región Centro, según tipo de operación. Promedio 2018-2022.



Fuente: elaboración propia en base a SSPVnyMM

Uno de los rasgos distintivos del sistema portuario de la Región Centro es el predominio de las terminales particulares en los flujos de carga. Si bien ambas provincias cuentan con operatoria en las terminales provinciales de uso público el 94% de las mercancías utilizan servicios portuarios propios. Esto es aún más notable en Santa fe que en Entre Ríos.

El 87% del tonelaje total corresponde a tráficos realizados por empresas comercializadoras de cereales, oleaginosas y subproductos que se encuentran integradas verticalmente y son propietarias de las terminales graneleras que utilizan. En algunos casos, además, la molienda se realiza en las mismas instalaciones portuarias con productos que ingresan por la vía terrestre o por la vía fluvial desde terminales situadas aguas arriba en la HPP y en Alto Paraná, provenientes de Paraguay y en mucha menor cuantía, Bolivia y Argentina.

Tabla N° 6: Santa Fe. Movimientos portuarios carga No Containerizada, según terminal. Promedio 2018-2022. En miles de toneladas y participación en %.

Terminal según titularidad	Miles de toneladas	Part. %
PARTICULAR	75.440	94,4%
Terminal 6	11.282	14,1%
Renova	8.755	11,0%
Molinos San Benito	5.769	7,2%
Cofco Int Arg (Timbúes)	5.316	6,7%
ADM AGRO (Arroyo Seco)	4.350	5,4%
Cargill - Muelle Quebracho	4.182	5,2%
Dreyfus (Gral. Lagos)	4.165	5,2%
Vicentín	3.992	5,0%
Cargill (Punta Alvear)	3.734	4,7%
Dreyfus (Timbúes)	3.570	4,5%
Cofco Int Arg (PGSM)	3.190	4,0%
Bunge (Dempa y Pampa)	2.960	3,7%
Cargill (Villa Gob. Gálvez)	2.887	3,6%
ACA (San Lorenzo)	2.764	3,5%
ADM AGRO - Muelle El Tránsito	2.220	2,8%

Terminal según titularidad	Miles de toneladas	Part. %
Aceitera General Deheza	1.766	2,2%
Planta Fluvial YPF	1.018	1,3%
Acindar (Villa Constitución)	1.000	1,3%
PAE San Lorenzo)	970	1,2%
S. Lorenzo - S Martín - Muelle YPF	760	1,0%
Shell (Arroyo Seco)	646	0,8%
Profertil	416	0,5%
Terminal de Fertilizantes Argentinos SA	361	0,5%
Pampa Energía	328	0,4%
Termoeléctrica San Martín	294	0,4%
Minera Alumbrera	65	0,1%
Nouryon (Ex Akzo Nobel)	22	0,0%
<b>PROVINCIAL</b>	<b>4.447</b>	<b>5,6%</b>
Rosario - Muelle ENAPRO	3.834	4,8%
Santa Fe	522	0,7%
V. Constitución - Muelle EAPVC	152	0,2%



Terminal según titularidad	Miles de toneladas	Part. %
<b>Total Santa Fe - No contenerizada</b>	<b>79.887</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: elaboración propia en base a SSPVnyMM

Tabla N° 7: Entre Ríos. Movimientos portuarios carga No Containerizada, según terminal. Promedio 2018-2022. En miles de toneladas y participación en %.

Terminal según titularidad	Miles de toneladas	Part%
<b>PARTICULAR</b>	<b>1.641.790</b>	<b>78,2%</b>
Del Guazú	935.091	44,6%
Cargill Diamante - Muelle Elevador	264.333	12,6%
Concepción del Uruguay - Muelle YPF	210.112	10,0%
Coop. Agr. La Paz	132.392	6,3%
Coop. "La Ganadera" Gral. Ramírez	63.199	3,0%
Piedras Blancas*	7.037	0,3%
Maná Puerto Buey	29.626	1,4%
<b>PROVINCIAL</b>	<b>456.352</b>	<b>21,8%</b>
Concepción del Uruguay	293.113	14,0%
Ibicuy	133.671	6,4%

La Paz - Márquez	29.568	1,4%
<b>Total Entre Ríos - No contenerizada</b>	<b>2.098.141</b>	<b>100,0%</b>

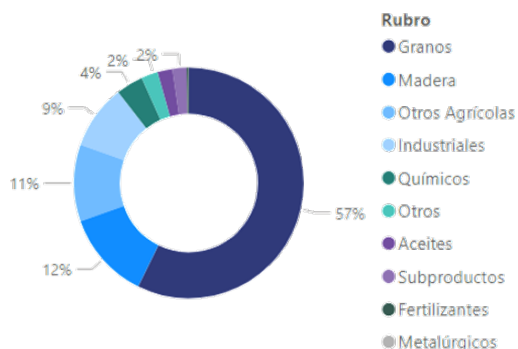
Fuente: elaboración propia en base a SSPVnyMM

### Tipología de productos

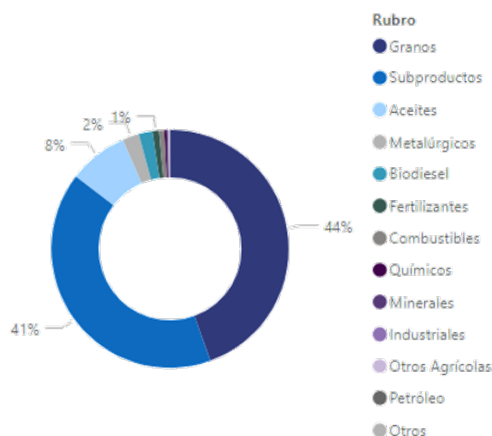
Las cargas portuarias de Entre Ríos presentan una composición distinta en cuanto a la tipología de carga movilizada. Si bien se registran movimientos de cereales y oleaginosas que son los predominantes en Santa Fe, en las terminales entrerrianas cobran relevancia las cargas regionales como el arroz y los rollizos.

Gráfico N° 6: Tipología de Productos Entre Ríos y Santa Fe. Promedio 2018-2022

#### >> ENTRE RIOS



#### >> SANTA FE



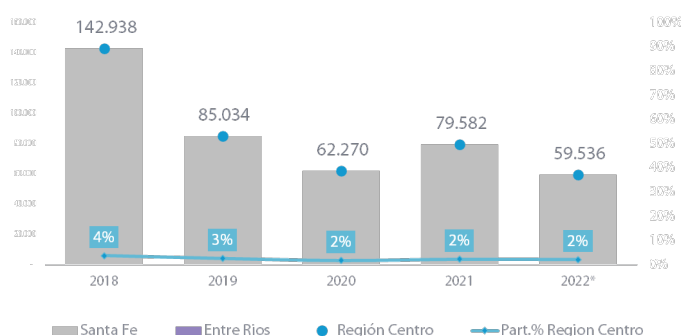
Fuente: elaboración propia en base a SSPVnyMM

#### 4.1.2 Carga Containerizada

La forma que toma la estructura de mercado de carga contenerizada en la Región Centro contrasta fuertemente con lo señalado anteriormente para la carga a granel.

En primer lugar, el volumen y la participación de la región en este caso son bajos y decrecientes, ubicándose en torno al 2% del total nacional. Mientras que las cargas a nivel nacional se mantuvieron relativamente estables, las de Rosario cayeron a menos de la mitad.

Gráfico N° 7: Movimientos Portuarios Carga Containerizada y participación Región Centro en total país. Período 2018-2022. En TEUS<sup>19</sup>.



\*DATOS PROVISORIOS

Fuente: elaboración propia en base a SSPVnyMM

Por otro lado, en consonancia con la modalidad que adoptan este tipo de tráficos no solo en Argentina, sino en todo el mundo, los embarques de contenedores tienen lugar en terminales de uso público.

<sup>19</sup> TEU: Twenty Feet Equivalent Unit, unidad equivalente a un contenedor de 20 pies

En la Región Centro, además, se realizan exclusivamente en terminales de titularidad provincial: Rosario y Santa Fe. El Puerto de Concepción del Uruguay desde 2017 no moviliza contenedores.

Tabla N° 8: Movimientos portuarios carga contenerizada Región Centro, según terminal. Período 2018-2022. En TEUS

Puerto	2018	2019	2020	2021	2022*	Promedio 2018-2022
Rosario - Muelle ENAPRO	142.938	85.034	62.270	79.534	58.104	85576
Santa Fe				48	1.432	740
Concepcion del Uruguay						0
<b>Total Región Centro</b>	<b>142.938</b>	<b>85.034</b>	<b>62.270</b>	<b>79.582</b>	<b>59.536</b>	<b>86.316</b>

\*DATOS PROVISORIOS. Fuente: elaboración propia en base a SSPVnyMM

## 4.2 TRAFICO VÍAS NAVEGABLES

A diferencia de lo que sucede con los movimientos portuarios de Argentina que son relevados y publicados de forma sistemática por la SSPVnyMM desde hace algunos años, la información de tráfico por la vía acuática no se publica, está dispersa en distintos organismos y es más acotada y heterogénea según la entidad que la compile. Se presenta en lo que sigue la información que pudo reunirse y sistematizarse para cada tramo, según el ámbito institucional que lo administra.

### 4.2.1 Trafico Vía Navegable Troncal – Flujos Santa Fe al Norte

En el período para el cual se dispone de información, Rosario – que se encuentra por fuera del tramo SFN - es el principal nodo atractor de carga de importación y trasbordo de graneles que llegan desde Paraguay y Brasil y de cabotaje desde Barranqueras.

El principal par Origen-Destino es Asunción – Rosario y se vincula a envíos de soja para *crushing* (en el marco del Régimen de Admisión Temporal) o transbordo a buques de ultramar.

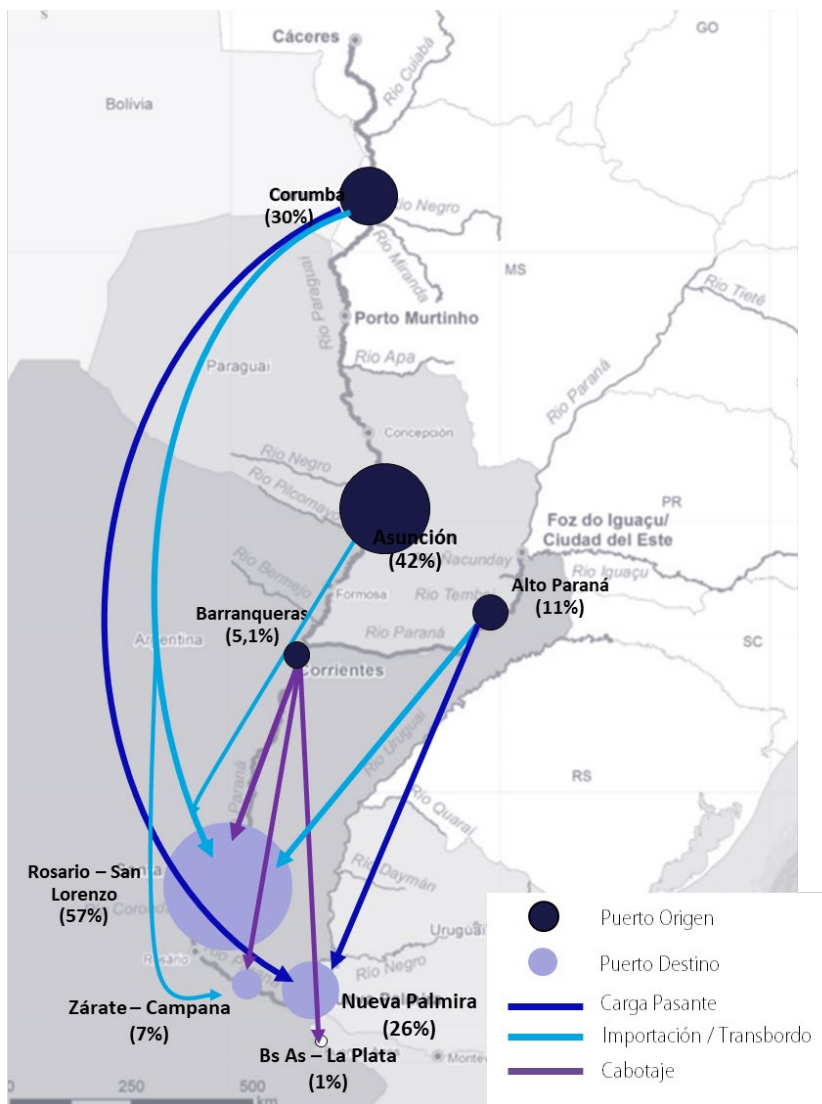
Por otro lado, una porción relevante de los flujos corresponde a carga pasante. Es decir, se originan en el exterior y se remiten a Nueva Palmira (Uruguay), sin tocar puertos argentinos.

La duración de los viajes es variable. Las embarcaciones que transportan contenedores tienen un comportamiento regular que en un viaje redondo Asunción - Buenos Aires – Montevideo – Asunción toma 15 días desde que sale hasta regresar a Asunción. En cambio, las barcazas empleadas en el traslado de granos sufren distintas demoras en amarraderos y puertos (CEPAL, 2022)

Entre 2010 y 2016 navegaron más de 2.000 barcazas por el tramo Santa Fe – Confluencia, transportando 18,2 millones de toneladas entre graneles sólidos (granos y mineral de hierro) y líquidos (combustibles y aceites), de acuerdo con la revisión de Informes de Estudios de Tráfico y Proyección para la Sección Santa Fe – Confluencia - Hidrovía SA. 2010-2016.

En este período, el 55,3% de la carga que atravesó el Río Paraná tuvo como origen o destino un puerto de la Región Centro, principalmente en la zona Rosario – San Lorenzo. Esto se asocia a importación /transbordo de granos desde los puertos del tramo norte de la HPP (Paraguay, Bolivia y Brasil) y cabotaje de combustibles que llega desde el litoral marítimo argentino.

***Mapa N° 12: Principales flujos de carga Santa Fe-Norte- Promedio 2010 - 2016***



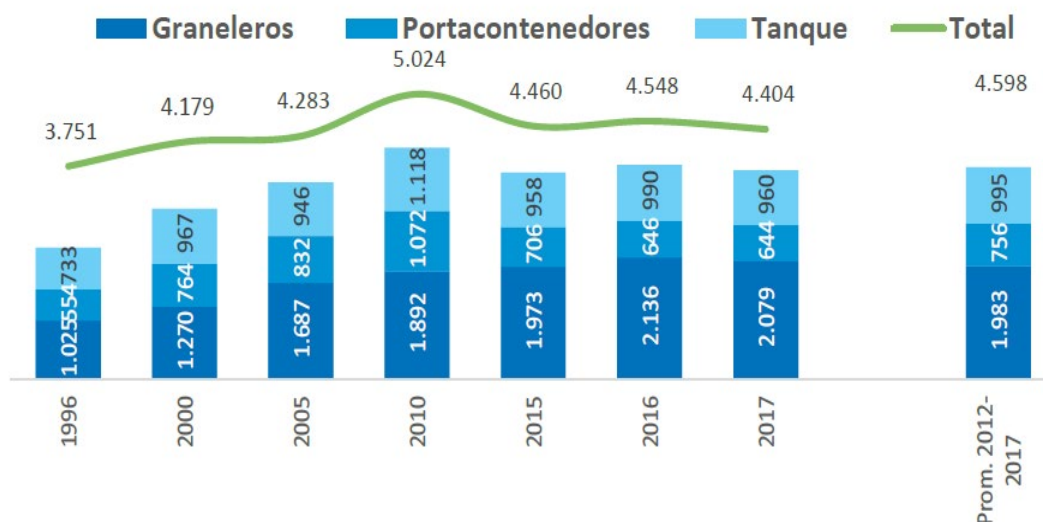
Fuente: elaboración propia en base a Informes de Estudios de Tráfico y Proyección para la Sección Santa Fe – Confluencia - Hidrovía SA. 2010-2016.

#### 4.2.2 Tráfico Vía Navegable Troncal - Santa Fe Océano

La información de largo plazo disponible para el tráfico entre Santa Fe y el Océano Atlántico muestra que los buques graneleros representan más del 40% del total de embarcaciones que atraviesa la VNT en este tramo. Por su parte, los portacontenedores tienen una participación del 17%.

Otro aspecto que salta a la vista del análisis de dicha serie es que la cantidad de buques totales que usan esta ruta se ha mantenido relativamente estable en las últimas dos décadas, a pesar del crecimiento de la carga total. Esto se explica por el crecimiento experimentado en el tamaño de las embarcaciones en general y de los buques portacontenedores en particular.

Gráfico N° 8: Tráfico VNT – SFO. Evolución de buques de ultramar (calado mayor a 15 pies) ingresados, según tipología de carga transportada. Período 1996-2017 (años seleccionados)



Fuente: Ministerio de Transporte, 2019.

### Tipología de buques

Un aspecto de central importancia de cara a la nueva concesión de la vía navegable y su eventual profundización y ensanche, remite a el tamaño de las embarcaciones que transportan las cargas que llegan o salen del sistema argentino y sus expectativas a futuro.

El tamaño de las embarcaciones que ingresan al sistema se encuentra determinado por la oferta de bodega mundial, las prestaciones que ofrece la infraestructura local y aspectos comerciales (tamaño de los envíos).

A partir de la progresiva migración de las cargas generales o refrigeradas hacia su consolidación en contenedores, son los buques portacontenedores los que más han crecido en tamaño en las últimas décadas. Además, las naves de este tipo que ingresan al Río de la Plata son las de mayor envergadura de todo el sistema de navegación argentino, que han llegado a superar los 330 metros de eslora y 50 metros de manga. Estos buques corresponden a líneas troncales pero su tamaño se encuentra por debajo de la media mundial.

En el caso de los buques graneleros para productos secos (agrograneles, fundamentalmente) predominan los tipo Supramax<sup>20</sup> (180 metros de eslora x 28 m de manga, en promedio) y tipo Panamax (230 metros de eslora x 32 metros de manga).

Entre los buques tanque (graneles agrícolas y combustibles) el tamaño predominante es relativamente menor y cobran mayor relevancia los pequeños tipo Handysize.

Tabla N° 9: Embarcaciones que ingresan a la VNT con más de 15 pies de calado, según tipología y tamaño. Año 2017.

Tipodebuque	GRANELEROSDE CARGASECA	TANQUES	QUIMICEROS	PETROLEROS	PORTA CONTENEDORES	PORTAVEHICULOS (Car carriers)	CARGA GENERAL (General Cargo)	TANQUESNL
Handysize	6%	28%	32%	9%		5%	58%	67%
Handymax	15%	4%	8%	9%		8%	4%	17%
Supramax	39%	54%	59%	65%			26%	17%
Panamax	39%	4%	1%	17%	2%	35%	12%	
PanamaxMax					8%			
PostPanamax					86%			
NewPanamax					1%			
Resto	0,7%	0,4%	0,0%	0,0%	4,5%	0,0%	4,1%	0,0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: elaboración propia en base a Ministerio de Transporte, 2019.

<sup>20</sup> Existen medidas y denominaciones diversas según las características de diseño de este tipo de embarcaciones. Las medidas son indicativas del promedio.



Un trabajo elaborado por el Ministerio de Transporte para la definición de las dimensiones que debería adoptar la infraestructura navegable, de cara al vencimiento de la concesión de la VNT en 2021, indicaba que el principal déficit de la ruta actual se vinculaba a la profundidad tanto para contenedores como para graneles. Mientras que la VNT ofrece 34 pies navegables (36 esperando marea en el Río de la Plata) el 80% de los buques graneleros que llegan al sistema tiene un calado de diseño que supera los 40 pies.

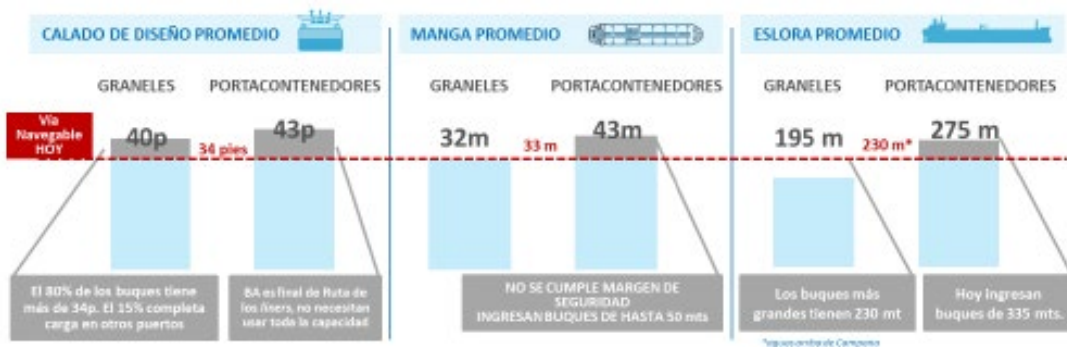
Por su parte, los buques portacontenedores tienen un calado de diseño superior pero -debido a la localización de los puertos de Buenos Aires y Zárate como finales en las rutas de las líneas marítimas-, no requieren utilizar toda su profundidad, ya que llegan y/o parten con menos contenedores que su capacidad total. En este caso, se torna imperioso contar con una vía con una manga superior ya que con los 100 metros actuales no se cumplen con las normas de seguridad sugeridas por PIANC<sup>21</sup>: dos embarcaciones transitando en sentidos opuestos podrían colisionar, por lo que se generan demoras en el tránsito<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> PIANC: World Association for Waterborne Transport Infrastructure (Asociación Mundial para la Infraestructura del Transporte Acuático)

<sup>22</sup> Los cruceros que llegan al Río de la Plata - que tienen dimensiones similares a las de los portacontenedores- tienen prioridad de paso por sobre los buques de carga. Estos últimos no deben circular por razones de seguridad.

Gráfico N° 9: Tráfico VNT – SFO. Calado, Manga y Eslora promedio de buques graneleros y portacontenedores.



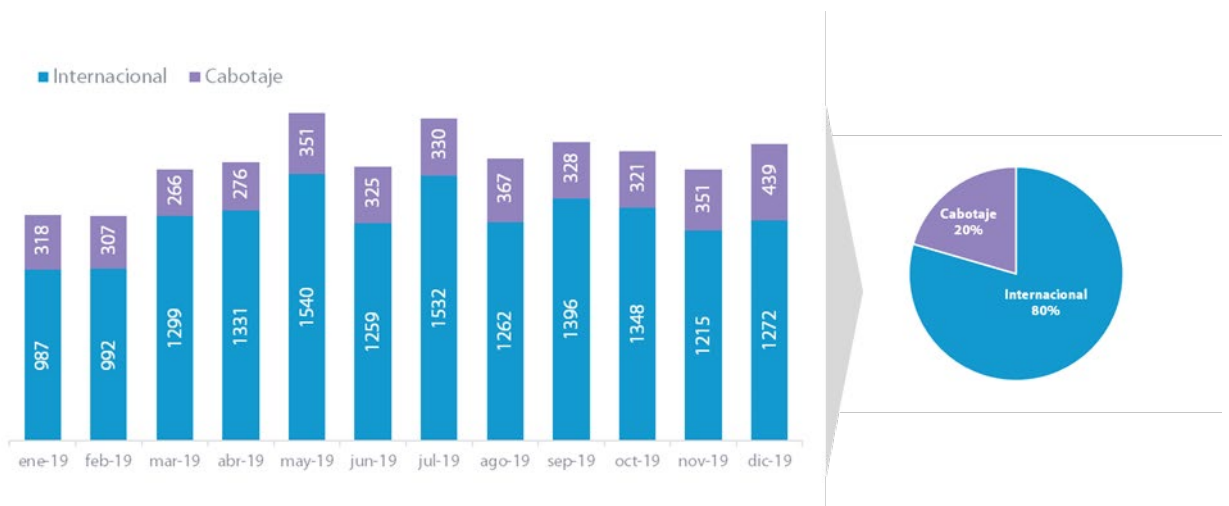
Fuente: Ministerio de Transporte, 2019.

## Orígenes y Destinos

Del total de embarcaciones que ingresan al sistema el 80% de los viajes corresponde a tráficos internacionales, en tanto que el 20% restante se realiza entre puertos argentinos.

Por otro lado, la dinámica a lo largo del año presenta cierta estacionalidad en las cargas en el segundo y tercer trimestre del año, asociado a la época de cosecha. Sin embargo, en los últimos años con la difusión de la silobolsa la estacionalidad es mucho menos marcada.

Gráfico N° 10: Tráfico VNT – SFO. Buques de ultramar (calado mayor a 15 pies) ingresados mensualmente, según tipo de tráfico. Año 2019



Fuente: elaboración propia en base a AGP

Tal como ha quedado en evidencia en la sección anterior vinculada a los movimientos portuarios, San Lorenzo es el área portuaria que concentra más del 70% de los embarques. El destino principal son puertos de Asia (Vietnam ocupa el primer lugar).

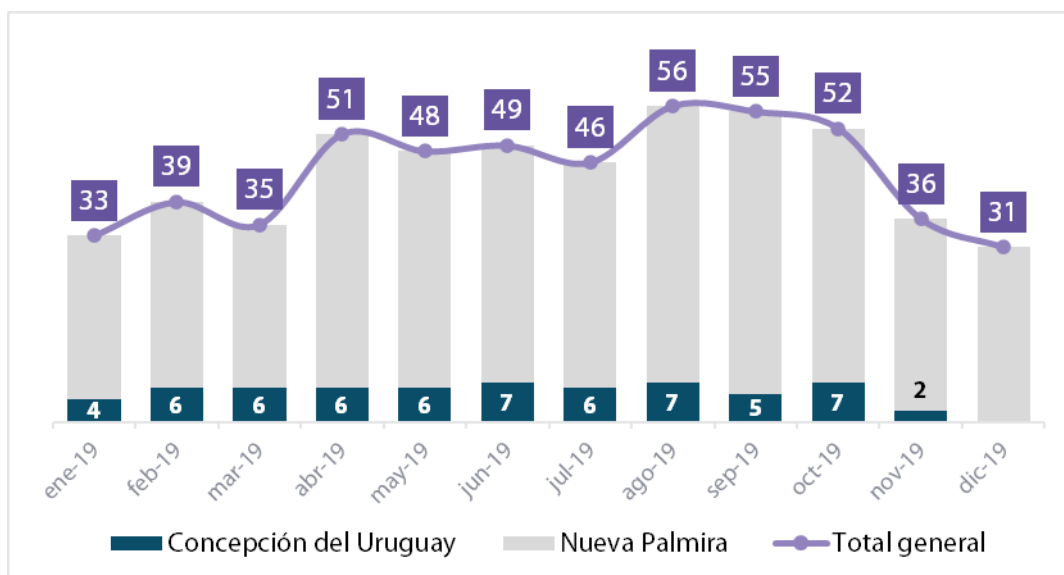
Específicamente en la Región Centro, se embarcan entre 300 y 500 buques mensuales, con una carga promedio por buque en torno a las 17 mil toneladas.

#### 4.2.3 Tráfico Río Uruguay

Anualmente al Río Uruguay, y más específicamente a los puertos de Concepción del Uruguay y Nueva Palmira, ingresan algo más de 500 buques (531 en el año 2019). La mayor parte se dirige a la terminal uruguaya.

Vale aclarar que los tráficos son fluctuantes año a año. Las estadísticas disponibles corresponden a 2019, de acuerdo con lo relevado en las visitas y entrevistas a puerto, parte de estos flujos (específicamente arroz) han sido derivados a terminales de titularidad particular de la provincia de Entre Ríos.

Gráfico N° 11: Tráfico Río Uruguay. Buques de ultramar (calado mayor a 15 pies) ingresados mensualmente, según puerto de destino. Año 2019



Fuente: elaboración propia en base a AGP

## 5. MARCO REGULATORIO E INSTITUCIONAL

El transporte fluvial y marítimo es objeto de una multiplicidad de normas e instituciones que regulan la actividad a nivel nacional e internacional. A continuación se presenta una síntesis de las más importantes, clasificadas según componente del sistema: vías navegables, puertos y servicios de transporte.

### 5.1 NORMATIVA

#### 5.1.1 Vías Navegables

##### 5.1.1.1 GESTIÓN

- Acuerdo para la regularización, Canalización, Dragado, Balizamiento y mantenimiento del Río Paraguay entre la República Argentina y la

**Republica del Paraguay (1941).** Tiene por objetivo la creación de una Comisión Mixta Técnica Ejecutiva.

- **Convenio para el aprovechamiento del Recursos del Rio Paraná (1971)** y sus complementarias. Acuerdo binacional con Paraguay, para todos los aspectos vinculado al tramo compartido del río.
- **Tratado del Rio de la Plata. (1973).** Establece el marco legal para la protección ambiental y desarrollo sostenible de los usos y recursos del Río de la Plata.
- **Estatuto del Rio Uruguay (1975).** Tiene por objetivo contar con un mecanismo idóneo para un «óptimo y racional aprovechamiento del Río».
- **Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP (1992).** Comprende a los Ríos Paraná y Paraguay desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay). Tiene por objetivo facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la HPP, en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.
- **Decreto 427/21.** Modificación del Estatuto de AGP y otorgamiento de la concesión para el dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal, entre Confluencia y el Río de la Plata exterior.

#### **5.1.1.2 REGULACIÓN TARIFARIA**

- **Res. Ministerio de Transporte 936/14:** fijó la tarifa del peaje SFO en U\$S 3,06 para el transporte internacional y \$3,06 para el de cabotaje, que continúa la vigente en la actualidad.
- **Res. Ministerio de Transporte 625/2022:** estableció una tarifa peaje por servicio de dragado y balizamiento en el tramo Confluencia – Santa Fe.

### **5.1.1.3 SUPERVISIÓN Y CONTROL**

- **Ley de Navegación (20.094).** Autoridad compartida entre PNA y la SSPVNyMM. Establece las condiciones para todo tipo de navegación por agua.
- **REGINAVE Régimen de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).** Constituye un conjunto de normas reglamentarias derivadas de las leyes y decretos vigentes en materia de navegación, destinados a proveer la seguridad de las personas y de los buques.
- **Código PBIP.** Normativa internacional OMI para la seguridad en Buques e Instalaciones portuarias, que entró en vigencia en 2004.

### **5.1.2 Puertos**

#### **5.1.2.1 HABILITACIÓN, SUPERVISIÓN Y CONTROL**

- **Ley de Actividades Portuarias N°24.093 y Decreto 769/93.** Regulan “todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República Argentina.
- **Ley de Puertos Entre Ríos. Ley 9750. Año 2006.** Establece que el IPPER será autoridad de Aplicación de la Ley; que los puertos provinciales serán administrado y operados por entes autárquicos y que estos deberán autofinanciarse.
- **Ley 11011 Santa Fe. Año 1993.** Crea al Ente Administrador del Puerto de Santa Fe y al Ente Administrador del Puerto de Rosario, establece su conformación, misiones, funciones, patrimonio, etc.
- **Ley 11229 Santa Fe. Año 1994.** Crea los entes administradores de los Puertos de Reconquista y Villa Constitución.

### *5.1.3 Servicios de Transporte*

#### *5.1.3.1 GUÍA DE REMOVIDO*

Una particularidad del transporte de mercancías por la vía acuática es la exigencia de realizar un procedimiento aduanero denominado Removido<sup>23</sup>, para las operaciones de cabotaje nacional.

Esta normativa alcanza el resto de los modos de transporte únicamente cuando ingresan mercancías para consumo al territorio nacional desde un Área Aduanera Especial.

#### *5.1.3.2 RESERVA DE CARGA*

- **Decreto Ley 19492 de Cabotaje Nacional (Año 1944)**, establece que el cabotaje nacional por agua puede ser prestado únicamente por barcos con bandera argentina. Por lo cual, es requisito indispensable encontrarse inscripto en la matrícula y contar con tripulación argentina. En la práctica, al no existir una oferta suficiente de bodega de bandera nacional, esta restricción genera el otorgamiento de gran cantidad de excepciones a buques de banderas de otros países para poder realizar los servicios, denominadas “waivers”.
- **Resolución 21/2021**. Establece reciprocidad al régimen de reserva de cargas que rige en Paraguay, mientras dicho régimen esté vigente.

#### *5.1.3.3 ESTÍMULO A LA MARINA MERCANTE*

- **Decreto 1010 /2004**. Otorga tratamiento de bandera nacional a los buques y artefactos navales de bandera extranjera arrendados a casco desnudo. Es decir, les permite gozar de la reserva de carga que establece la mencionada ley de cabotaje, siempre y cuando se cumplan una serie de requisitos especificados en la norma. Fue derogado parcialmente por la Ley 27.419

---

<sup>23</sup> Mercancías cuyo origen y destino final se encuentra dentro del territorio nacional.

- Ley de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional (Ley 27.419). Parcialmente reglamentada. Otorga una serie de beneficios fiscales y arancelarios para el ingreso a la bandera nacional.

#### **5.1.3.4 TARIFAS REGULADAS:**

- Disp. 9 E/2018. Fija tarifas máximas para los servicios de Practicaje y Pilotaje.

#### **5.1.3.5 EXIGENCIAS AMBIENTALES**

- En el caso de los tráficos de arena, son exigibles certificados de impacto ambiental que son heterogéneos entre cada provincia.

#### **5.1.3.6 CONVENIOS COLECTIVOS DE TRABAJO:**

- 13 convenios entre 4 cámaras de la Federación de Empresas Navieras Argentinas (FENA) y 6 sindicatos
- Acuerdos específicos Cámara de Arena y Piedra.

#### **5.1.3.7 LEY 24.921 DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

Esta Ley de 1994 no ha sido reglamentada, pero está vigente, por lo que genera situaciones confusas. Esta Ley no ha sido bien redactada y ha sido objeto de numerosas críticas. El tema se amplía en el Informe sobre Multimodalismo que integra el Proyecto de mejoras logísticas para la Región Centro.

## **5.2 MAPA INSTITUCIONAL**

### **5.2.1 Vías Navegables**

#### **5.2.1.1 Organismos Nacionales**

- **Prefectura Naval Argentina (PNA).** Autoridad marítima y fluvial nacional, de acuerdo con la Ley General 18.398 (misiones y funciones de la PNA) y comparte con la SSPV NyMM la autoridad en la Ley de Navegación (Ley 20.094). Además, es la designada por Argentina para la aplicación del código PBIP y Autoridad de Aplicación del Régimen de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).
- **Dirección Nacional de Control de Puertos y Vías Navegables.** Funciones de la ex Dirección Nacional de Vías Navegables (DNVN): administración



de embarcaciones del Estado Nacional y realización de trabajos de dragado. Funciones de la ex Dirección Nacional de Control de Concesión de Obras (DNCCO) como Órgano de Control de la concesión de Hidrovía SA, supervisión técnica y ambiental y relevamiento de información asociada a ello (profundidades, niveles de agua, señalización, tráfico, etc.).

- **Administración General de Puertos (AGP).** Actual concesionario del dragado y balizamiento de la VNT desde Confluencia al Océano Atlántico
- **Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ECOVINA).** Llevar adelante el proceso licitatorio nacional e internacional para la adjudicación de las obras y fiscalizar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, cuestiones ambientales y económico-financiero de la concesión de obra pública para el desarrollo de las tareas de modernización, ampliación, operación y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal (Ver box específico).

#### ***5.2.1.2 Organismos Supranacionales***

**Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).** Integrado por la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, es el órgano político que interviene en el funcionamiento del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía, firmado en Las Leñas el 26 de junio de 1992 por los cinco países. encargado de “coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas para la HPP, gestionar y negociar acuerdos de cooperación técnica y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial, constituyéndose en el foro de entendimiento para los asuntos relacionados con este tema”. No se identifican acciones concretas.

**Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU).** Argentina y Uruguay suscribieron el “Estatuto del Río Uruguay”, en el marco del cual en 1975 crearon la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) cuyo objetivo es contar con un mecanismo para un óptimo y racional aprovechamiento del río.

**Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP).** Es el organismo binacional para la gestión del Río de la Plata entre Argentina y Uruguay, creado mediante al Tratado del Río de la Plata. Es relevante para la Región Centro por cuanto gestiona al Canal Martín García que es la vía de acceso desde el Océano al Río Uruguay y al Río Ibicuy.

## **ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE (ECOVINA)**

### **ANTECEDENTE**

Acuerdo Federal Hidrovía suscripto el 8 de agosto de 2020 entre las provincias ribereñas (Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe y Buenos Aires) y los Ministerios Nacionales de Interior, Desarrollo Productivo y Transporte.

### **CREACIÓN**

Mediante DNU 556 del 24 de agosto de 2021 se crea el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ECOVINA), como organismo descentralizado con autarquía administrativa, funcional y económico-financiera, en el ámbito jurisdiccional del Ministerio de Transporte.

### **COMPOSICIÓN**

La dirección del ECOVINA está a cargo de un Consejo Directivo compuesto por 15 miembros. El presidente del Consejo es designado por el Poder Ejecutivo y los 3 vicepresidentes por los Ministerios firmantes del Acuerdo. El resto de los miembros son vocales que se distribuyen 2 para el Ministerio de Transporte, 1 para cada uno para los otros Ministerios y 7 para cada una de las provincias ribereñas (\*).

### **MISIONES Y FUNCIONES**

Proteger a todos los usuarios y usuarias, resguardar los bienes de dominio público y privado del Estado nacional, llevar adelante el proceso para la adjudicación de las obras y fiscalizar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, cuestiones ambientales y económico-financiero de la concesión de obra pública para el desarrollo de las tareas de modernización, ampliación, operación y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal.

### **DIFICULTADES**

Desde su creación, el ECOVINA ha demostrado ser poco resolutivo y con problemas para llegar a acuerdos entre los representantes provinciales.

*(\*) La provincia de Córdoba ha solicitado participar del Ente a pesar de no ser una provincia ribereña, en virtud de ser una de las principales aportantes de carga.*

## 5.2.2 Puertos

### 5.2.2.1 Organismos Nacionales

- **Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante (SSPVNyMM)**, del Ministerio de Transporte de la Nación. Es la Autoridad Portuaria Nacional
- **Aduana.** Interviene en todas las operaciones, tanto de comercio exterior como para cabotaje.

### 5.2.2.2 Organismos Provinciales

- **Instituto Provincial Portuario de Entre Ríos.** Es un organismo descentralizado del Poder Ejecutivo Nacional, bajo la órbita del Ministerio de Producción. Es el vínculo con el resto de los organismos nacionales e internacionales con competencia en materia portuaria.
- **Entes Autárquicos de Entre Ríos.** Ente Autárquico Puerto de Concepción del Uruguay, Ente Autárquico Puerto de Diamante, Ente Autárquico Puerto de Ibicuy, Ente Autárquico Puerto La Paz - Puerto Márquez
- **Entes Administradores portuarios de Santa Fe.** Ente Administrador Puerto Reconquista, Ente Administrador Puerto Rosario, Ente Administrador Puerto Santa Fe, Ente Administrador Puerto Villa Constitución.

### 5.2.2.3 Sector Privado

- **Consejo Portuario Argentino.** Nuclea a las administraciones portuarias de todo el país.
- **Cámara de Puertos Privados y Comerciales.**
- **Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (CAPyM)**
- **Bolsa de Comercio de Rosario.** Principales Dadores de Carga de la Región.
- **Bolsa de Comercio de Santa Fe.** Principales Dadores de Carga de la Región.

#### **5.2.2.4 Sindicatos**

Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FEMPINRA); Sindicato Unidos Portuarios Argentinos (SUPA); Federación de Estibadores Portuarios de la Argentina (FEPA); Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios y Personal Jerárquico; Sindicato Único de Trabajadores de Administraciones Portuarias (SUTAP).

#### **5.2.3 Servicios de Transporte**

##### **5.2.3.1 Organismos Nacionales**

- **Dirección de Política Naviera y Marina Mercante.** Entre otras funciones tiene a su cargo el control de cumplimiento de la Ley de cabotaje y el otorgamiento de excepciones.

##### **5.2.3.2 Cámaras empresarias**

- Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (CAFyM)
- Federación de Empresas Navieras Argentinas (FENA)
- Cámara de Armadores de Bandera Argentina (CARBA)
- Asociación Cámara Argentina de Empresas Navieras y Armadoras (CAENA)
- Cámara Argentina de Remolque

##### **5.2.3.3 Sindicatos**

- Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU)

### **5.3 PROCEDIMIENTOS DOCUMENTALES**

El siguiente esquema presentado por la CEPAL en un documento de publicación reciente, muestra la multiplicidad de procedimientos y documentos requeridos para realizar operaciones de transporte por la vía acuática en Argentina, considerando tanto cargas de cabotaje nacional como internacional.

Gráfico N°12: Documentación requerida en operaciones de transporte por agua.



FUENTE: CEPAL, 2022

Sobre esta base y de las entrevistas realizadas para este trabajo a continuación se presentan los hitos más importantes del proceso de ingreso y liberación de embarcaciones para una operación de comercio exterior.

Debe tenerse en consideración que cada operación es particular y está sujeta a eventos climáticos o a la solicitud de requerimientos específicos por parte de las autoridades públicas, entre otros factores que pueden alterar el listado presentado seguidamente. Dicho listado, además, no pretende ser exhaustivo, sino simplemente ilustrar en términos generales las etapas asociadas a una operación típica.

Por ejemplo, para una OPERACIÓN DE COMERCIO EXTERIOR

- **Llegada del buque a Recalada<sup>24</sup>**
  - Intervienen Migraciones, Sanidad, etc.
  - PNA autoriza el ingreso
- **Viaje 36 horas hacia San Lorenzo / Timbúes**
  - PNA San Lorenzo autoriza el ingreso de buque a Rada.
- **Espera en Rada**
  - Inspección de bodega por parte de SENASA y del agente de la compañía de control contratado por el comprador (Surveyor)
  - Ingreso de práctico + Agencia Marítima
- **Viaje 1 hora hacia muelle + 2 horas de amarre**
- **Muelle Puerto Timbúes**
  - Intervienen la Agencia Marítima, la Empresa de Estiba y SENASA a veces repite la inspección.
- **24 horas de carga para 30.000 toneladas de granos (aprox. según productividad de cada puerto y tipo de embarcación)**
  - Control Draft Survey (lectura de calado al principio y al final de la carga en varios puntos). Se hace en casos puntuales.

Luego, hasta salir del sistema, el buque está sujeto a una serie de controles de la PNA asociados a la seguridad en la navegación, en distintos pasos críticos y en función de las condiciones climáticas e hídricas disponibles en cada momento.

---

<sup>24</sup> Pontón Recalada es un buque fondeado en la desembocadura del Río de la Plata, bajo el mando de la Prefectura Naval Argentina. Allí suben los prácticos a los barcos de ultramar que llegan al Río de la Plata, y bajan los prácticos de los barcos que ingresan al mar abierto.

## 5.4 CRONOLOGÍA DE LA CONCESIÓN DE LA VNT

- **Concesión**

A través del Decreto 863/93 se facultó al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos (MEyOSP) a concesionar mediante el sistema de obra pública por peaje la recuperación y posterior mantenimiento de las profundidades y el sistema de señalización de la vía navegable troncal, definida oportunamente entre el océano Atlántico y el acceso al puerto de Santa Fe. Sobre esta base, el Decreto 253/95 adjudicó la concesión a la empresa Hidrovía SA -integrada por Jan de Nul<sup>25</sup> y Emepa SA<sup>26</sup> con una participación del 50% cada una de ellas - para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento de la vía troncal navegable.

- **Ampliación del Objeto y Plazo.**

Luego, mediante un Acta acuerdo entre el MEyOSP e Hidrovía SA suscripta en 1997 se incorporaron 30 km correspondientes al Canal Punta Indio y se extendió el plazo de vencimiento de la concesión al año 2013.

- **Modificación tarifaria**

En el inicio de la Concesión en 1995 se fijó una tarifa por dragado de US\$ 0,97, que en 1998 se incrementó a U\$S 1,222, pero el mismo año mediante Resolución MEyOSP N° 1708/98 se redujo nuevamente a U\$S 1,222 a U\$S 1,136 por TRN (tonelada de registro neto). Cabe recordar que en este período se encontraba vigente la Convertibilidad AR\$ 1 = US\$ 1.

Ante la crisis económica de 2001-2002 y la devaluación posterior, se dispuso que las tarifas de los peajes para el transporte de cabotaje se expresaran en pesos y las del transporte internacional en dólares y se estableció que el

---

<sup>25</sup> Empresa de origen belga con amplia experiencia internacional en puertos y vías navegables

<sup>26</sup> Empresa de capital nacional



contrato de concesión debería ser renegociado consecuentemente. Los trabajos para mantenimiento de las condiciones de navegación debían ser financiados por los usuarios del sistema mediante el cobro de peajes según distancias recorridas y tamaño de la embarcación, sin subsidios. Seguidamente, se suscribió un nuevo Acta Acuerdo con el concesionario (ratificada por el Decreto N°2687) por el que se estableció una tarifa de U\$S 1,65 por TRN para el transporte internacional y AR\$1,65 para el transporte de cabotaje.

- **Profundización**

En 2005 se firmó un nuevo a Acta Acuerdo para la profundización a 34 pies hasta Timbúes y a 25 pies hasta Santa fe. Por la Resolución N° 1534/06 se implementó una nueva tarifa a regir a partir del 1/09/2006 de U\$S 2,25 para el transporte internacional y \$2,25 para el de cabotaje.

- **Ampliación del Objeto y Plazo.**

En 2009 el contrato de concesión vigente fue ampliado hasta 2021, a la vez que se lo incorporó el tramo Puerto de Santa Fe y Confluencia. Se definió que el peaje para este tramo sería 0 (cero) para los usuarios y sería financiado por el Estado Nacional por 3 años, con un aporte mensual de US\$ 3,125 millones.

- **Modificación tarifaria**

Mediante la Resolución N°936/14 del Ministerio del Interior y Transporte se redeterminó la tarifa del peaje en U\$S 3,06 para el transporte internacional y \$3,06 para el de cabotaje, que es la vigente en la actualidad. Tras la finalización de la concesión a Hidrovía SA y la cesión a AGP la tarifa no se ha modificado.

- **Fin de la concesión a Hidrovía SA y traspaso a AGP (Situación actual)**

El 8 de agosto de 2020 las provincias ribereñas (Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe y Buenos Aires) y los Ministerios Nacionales de Interior, Desarrollo Productivo y Transporte suscribieron el Acuerdo Federal de la Hidrovía.

Mediante el Decreto 427/21. El Poder Ejecutivo Nacional modificó el Estatuto de AGP y le otorgó la concesión para el dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal, entre Confluencia y el Río de la Plata exterior, a partir del 11 de septiembre de 2021 por el plazo de un año que fue renovado en julio 2022 con la Resolución 515/22 del Ministerio de Transporte de la Nación “hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el Decreto N° 949 del 26 de noviembre de 2020”

A su vez, el DNU/2021 crea el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ECOVINA), como organismo descentralizado con autarquía administrativa, funcional y económico-financiera, con la misión de llevar adelante el proceso para la adjudicación de las obras y fiscalizar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, cuestiones ambientales y económico-financiero de la concesión de obra pública para el desarrollo de las tareas de modernización, ampliación, operación y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal.

## **6. CONSIDERACIONES SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO**

La problemática del cambio climático en el transporte marítimo ha cobrado cada vez más importancia a nivel internacional. La Organización Marítima Internacional (OMI) define la estrategia internacional en materia de descarbonización y reducción de gases de efecto invernadero.

En efecto, en 2018 los países miembros de la ONU acordaron una agenda de trabajo en la “Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques”, en virtud de la cual se debían reducir al 50% de las emisiones procedentes de los buques hacia 2050, respecto de 2008.

A nivel local, el Plan Nacional de Cambio Climático 2030 incluye una serie de lineamientos específicos o vinculados con el transporte por agua (identificados como MS-02 Incorporar infraestructura fluvio marítima de transporte resiliente; MS-11 Jerarquización de las vías navegables Jerarquizar el transporte fluvio

marítimo; MS-19 Promover la renovación de flota de buques de cabotaje; y MS-20 Promover la renovación de flotas de buques remolcadores<sup>27</sup>.

Sin embargo, en el relevamiento realizado para este trabajo en entrevistas y documentos estratégicos, la cuestión del cambio climático no está presente entre las principales preocupaciones manifestadas por los actores del sector privado y/o público local. Se recupera esta cuestión en el apartado “Cuellos de botella”.

## 7. INDICADORES DE DESEMPEÑO

Para la caracterización y el diagnóstico realizados en la elaboración de este documento se repasaron en cada una de las secciones una serie de indicadores que permiten aproximar el desempeño del sector en argentina. Se recuperan aquí en la siguiente tabla.

Nombre del indicador	Objetivo / utilidad	Datos necesarios	Fuente de los datos	Factibilidad de obtención
Extensión y capacidad de las Vías Navegables	Dimensionar las prestaciones de la oferta de infraestructura.	Longitud, Calado navegable y Ancho de Solera	AGP, SSPVnyMM, CARP, CARU, RPSG, CIH.	Alta. Es información pública, requiere sistematización.
Tipologías de embarcaciones y dimensiones máximas admitidas por tramo	Dimensionar las prestaciones de la oferta de infraestructura.	Tipología de embarcaciones, configuraciones de diseño y configuraciones de convoyes de barcasas.	PNA	Alta. Requiere revisión de normativa.

<sup>27</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/pnaymcc\\_2022\\_vf\\_resol.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/pnaymcc_2022_vf_resol.pdf)

<b>Nombre del indicador</b>	<b>Objetivo / utilidad</b>	<b>Datos necesarios</b>	<b>Fuente de los datos</b>	<b>Factibilidad de obtención</b>
<b>Características de la infraestructura portuaria</b>	Caracterizar las prestaciones de la oferta de infraestructura portuaria.	Clasificación, Uso, Terminales, Muelles, Sistema de Muelle, Metros Lineales de Atraque, Eslora Máxima, Calado Máximo, Disponibilidad de Grúas Portuarias, otras Facilidades Portuarias, Disponibilidad de Acceso Ferroviario Operativo	SSPVN y MM, Anuario Portuario, Infoleg, Sitios web de cada puerto, Sitios especializados.	Media. Requiere sistematización y no toda la información disponible se encuentra actualizada en la web.
<b>Flota de bandera nacional</b>	Caracterizar la oferta de bodega para la prestación de servicios de cabotaje	Cantidad de embarcaciones según tipo y armador.	Cámaras empresarias del sector, sitios web de los armadores.	Media. Es información que se publica en forma fragmentada y no siempre está actualizada.
<b>Movimientos portuarios</b>	Caracterizar los flujos de	Carga contenerizada	SSPVNyMM	Alta.

Nombre del indicador	Objetivo / utilidad	Datos necesarios	Fuente de los datos	Factibilidad de obtención
	carga y la demanda de infraestructura portuaria	y no contenerizada, según puerto, tipo de producto y tráfico.		La información se encuentra disponible y actualizada trimestralmente.
Tráfico Vías Navegables	Dimensionar el uso de la infraestructura navegable y sus necesidades	Embarcaciones que utilizan las vías navegables en sus distintos tramos, según origen, destino, tipo de embarcación y dimensiones.	AGP, SSPV NyMM, PNA, Hidrovía SA, Ministerio de Transporte.	Baja.  La información se encuentra fragmentada en distintos organismos, no es homogénea y requiere de numerosos procesos para su interpretación.

## 8. CUELLOS DE BOTELLA IDENTIFICADOS Y LINEAMIENTOS DE ACCIÓN

El objetivo central de este informe en particular y del proyecto en general es la **formulación de propuestas de política pública**.

Sobre la base del diagnóstico del desempeño del sistema portuario regional realizado precedentemente, a continuación se presenta una serie de cuellos de botella y lineamientos de acción identificados para cada uno de los componentes empleados en el abordaje de este trabajo: infraestructura; servicios de transporte y marco institucional y regulatorio.

## 8.1 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y NAVEGABLE

### 8.1.1 INDEFINICIÓN ACERCA DEL FUTURO DE LA VNT

Tras el vencimiento de la concesión de la VNT en 2021, aún no existen precisiones respecto de la forma que tomará no sólo la futura concesión sino las características físicas que tendrá la principal vía navegable del país. Los principales aspectos por definir son:

- **Dimensiones.** Específicamente cuál (o cuáles) será el buque de diseño de la nueva vía navegable (o por tramos). En ese sentido, AGP está realizando nuevos estudios batimétricos y de tráfico para definir las intervenciones a realizar en materia de profundización y ensanche; zonas de espera; ampliación y partición de tramos concesionados (apuntados en la sección "Proyectos identificados" vinculados a Paraná- Guazú Bravo, Riacho Talavera, Rio Ibicuy, Canal Magdalena; cambio de Traza Canal Martín García)

Por fuera de la VNT, pero en vinculación con ella se encuentran en marcha negociaciones binacionales para definir la potencial profundización del Río Uruguay

- **Monto y estructura tarifaria.** De las prestaciones que se definan para la infraestructura se desprenden el valor de la tarifa asignable al uso de la infraestructura en cada tramo y la estructura de las secciones tarifarias. Existen discusiones respecto de la introducción a la VNT de nuevos tramos que deban ser sustentados por el sistema en su conjunto.
- **Mecanismo de financiamiento.** Se desconoce si continuará el actual sistema de concesión con peaje o licitación de la obra y cobro de peaje por parte del Estado y si se incluirán todos los tramos en una misma concesión o particionada. Los usuarios del sistema se han manifestado a favor de la continuidad del sistema de peaje, en contraposición a distintos actores del sector público que sostienen que debe ser el Estado quien recaude.

- **Sistema de control y fiscalización de la concesión.** A la luz de la experiencia reciente resulta indispensable fortalecer un órgano de control de la concesión y de los trabajos realizados, con independencia de la modalidad que se defina para su financiamiento

Es menester señalar que esta indefinición atenta contra la confiabilidad del sistema.

#### **Lineamientos de acción:**

Luego de 30 años de concesión de la VNT se presenta la oportunidad de incorporar las lecciones aprendidas y repensar al sistema en su conjunto. Es preciso:

- Adecuar la infraestructura a un nuevo buque de diseño (o varios según tramos) que refleje las necesidades de la carga, los cambios acontecidos en las últimas tres décadas y a las perspectivas de las cargas y flotas a futuro.
- Definir el rol del estado en el financiamiento de las obras. Cobro de peaje por parte del Estado o quienes realicen las obras.
- Fortalecer órgano de control y anticiparse la toma de decisiones con una visión estratégica y evitar sostener situaciones de transición e indefinición como la actual.

#### ***8.1.2 INSTALACIONES CON BAJA DENSIDAD DE CARGA Y FALTA DE EQUIPAMIENTO EN PUERTOS DE TITULARIDAD PROVINCIAL***

En la región conviven terminales modernas y con altos niveles de productividad, con otras con infraestructura portuaria instalada en gran medida ociosa por razones de índole diversa: dificultades de acceso náutico y necesidad de relocalización; ausencia de servicios de transporte; falta de contenedores; falta de equipamiento portuario modernizado. Estos aspectos se encuentran interrelacionados entre sí.

El **Puerto de Concepción del Uruguay** requiere incorporar una grúa para el movimiento de contenedores, sin la cual resulta difícil volver a operar este tipo de carga.

**Puerto de Ibicuy** requiere ampliar almacenaje, mejorar la playa de maniobras, construir oficinas administrativas y dotarlas de equipamiento (scanner, cámaras de seguridad, equipos informáticos, software de gestión).

El **Puerto de Rosario** requiere un rediseño integral de sus muelles. A pesar de contar con gran extensión para el atraque el diseño es antiguo y se utiliza sólo un tercio del total. Además, requiere de cámaras de congelado.

### **Lineamientos de acción:**

Es necesario incrementar la productividad en los puertos para mejorar su competitividad. Es importante, para ello, trabajar en la gestión de la infraestructura portuaria, no sólo en la inversión en equipamiento sino más específicamente en aspectos comerciales para captar cargas y ganar escala. Se recomienda que el modelo de gestión portuaria esté alineado con los modelos de gobernanza portuaria que están dando mejores resultados según la experiencia internacional, como por ejemplo los puertos de Santos o Montevideo:

- tener una política agresiva de captación de carga; eso implica: relevar necesidades, establecer acuerdos, contar con flexibilidad para integrar servicios más allá de las instalaciones portuarias, etc. El Puerto de Santa Fe está trabajando en este sentido.
- articular activamente con líneas de servicios navieros para asegurar servicios a la medida de la carga, incluyendo estrategias conjuntas con otros puertos de la región. Es indispensable esta articulación para la competencia entre puertos o provincias no resulte pernicioso. El actual modelo de gobernanza portuaria vigente en Argentina desde 1993 se presenta como un límite en este sentido.



- desarrollar un modelo de negocios que contemple integración con operadores logísticos y operadores de servicios de transporte carretero y ferroviario.
- acceder a financiamiento de la Administración Pública Nacional o internacional para modernizar la infraestructura.

### *8.1.3 NECESIDAD DE MEJORAR ACCESOS VIALES*

Se destaca especialmente el acceso Vial a Timbúes. Se encuentra en mal estado. Son 6 km de ripio que comparten numerosas terminales, por lo que, en época de cosecha, se generan grandes congestiones en las adyacencias de los puertos, además de anegamiento ante lluvias. (Este tema se aborda específicamente en el Informe de Infraestructura Vial).

#### **Lineamientos de acción:**

Es preciso contar **con financiamiento** para mejorar y luego mantener los accesos.

En este sentido, podría explorarse la posibilidad de constituir un fideicomiso público – privado con aporte del estado (a partir de las tasas que actualmente cobran los municipios a los transportistas mediante el pago que estos hacen al ingresar a la terminal portuaria) pero también de los puertos que son los beneficiarios directos.

### *8.1.4 NECESIDAD DE MEJORAR ACCESOS Y SERVICIOS FERROVIARIOS*

Si bien se han realizado inversiones en distintos puertos de la provincia de Santa Fe, lo que ha mejorado sus accesos terrestres, en el caso de Entre Ríos existen al menos dos terminales con conexiones que fueron abandonadas y con bajas inversiones podrían ser reconectadas. Se destaca especialmente los casos de Concepción del Uruguay e Ibicuy.

Para la conexión Concepción del Uruguay se requiere un desvío de 60 km. Hoy el ferrocarril Urquiza llega hasta Basavilbaso y moviliza carga en rollizos que luego se lleva en camión para embarcarla en el puerto.

Por su parte, otro ramal del mismo ferrocarril llega a 2 km del puerto Ibicuy, y obliga a la misma rutina que en Concepción. Está pendiente una extensión de 600 metros y una playa de maniobras.

Para el acceso a Timbúes, en líneas generales se trata de inversiones que deben realizar las propias empresas (son desvíos privados) pero se presenta como cuello de botella importante no contar con trocha ancha en el corto o mediano plazo.

En el caso de Santa Fe, el puerto quedó encerrado por el desarrollo urbanístico. Contar con acceso ferroviario requeriría ingentes inversiones en un circunvalar que pierden sentido ante un proyecto de relocalización en el mediano plazo.

Vale señalar que luego será necesario contar también con servicios ferroviarios competitivos para las cargas que permitan explotar adecuadamente las inversiones en la red.

#### **Lineamientos de acción:**

**Evaluar la implementación de soluciones con una perspectiva de red, en el marco de la estrategia regional.** Estas cuestiones son tratadas en el informe específico del modo ferroviario, integrante de este proyecto.

##### ***8.1.5 ALTO COSTO DE ACCESOS NÁUTICOS***

De acuerdo con la normativa vigente, los accesos portuarios deben ser costeados por cada puerto. Existen, sin embargo, situaciones diferenciales que resultan muy exigentes financieramente para ciertas instalaciones portuarias. El problema se agudiza de cara a una profundización de la vía troncal, pudiendo quedar ciertos puertos fuera de mercado.

Para los puertos de Santa Fe y Diamante esta problemática es especialmente acuciante. Vale señalar que este problema sería notablemente menor para Santa Fe si se construyera el nuevo puerto.

### Lineamientos de acción:

Este es un aspecto que **trasciende a la región y que merece atención específica**. Se listan a continuación alternativas de acción complementarias entre sí:

- Solicitar la inclusión de los accesos portuarios al contrato de concesión de dragado y balizamiento de la VNT, por ejemplo, incorporando los m<sup>3</sup> a dragar directamente en el contrato en puertos definidos por el concedente. Esto se está discutiendo en el marco del ECOVINA, sin definiciones por el momento.  
Un antecedente en este sentido es la reciente experiencia de CARU que incluyó en la concesión para el mantenimiento del canal de navegación troncal los accesos a puertos de CDU y Paysandú. Un esquema de estas características podría intentar replicarse para ciertos puertos en la VNT.
- De no ser posible en lo inmediato la inclusión de los accesos portuarios en las concesiones (como sí se hizo en el Río Uruguay) por cuestiones regulatorias, deberían negociarse condiciones de borde para la prestación de servicios a estos por parte de las concesionarias. Esto es, definir pautas comerciales “razonables” para que los puertos provinciales no se vean obligados a negociar individualmente con las empresas de dragado. Por ejemplo, podría incluirse en el contrato de concesión la obligatoriedad prestar servicios de dragado a un conjunto de puertos de titularidad provincial por un valor que no supere en determinado porcentaje el costo licitado para la VNT.

En cualquiera de los casos deben considerarse algunas complejidades asociadas a los recursos implicados en tareas de este tipo: es preciso definir qué puertos incluir en el sistema (es poco muy probable poder financiar todos los puertos existentes y a instalarse). Cada provincia podría proponer uno en función de su estrategia local. Además, debería establecerse un umbral mínimo de movimiento carga para ingresar y mantenerse dentro del sistemas, con revisiones periódicas.

La cuestión regulatoria de jurisdicción nacional e internacional para estas propuestas requiere de un trabajo específico.

#### *8.1.6 ELEVADA TARIFA DE PEAJE SFN*

Esta problemática presenta dos frentes: el externo y el interno. Por una parte, se encuentra en marcha una negociación bilateral con Paraguay que discute la pertinencia del peaje en el tramo comprendido entre Santa Fe y Confluencia.

Por el otro, y con independencia de las objeciones formuladas por Paraguay por la propia implementación del peaje en este tramo, distintos actores han manifestado que la tarifa resulta elevada en relación con los costos asociados a los servicios. Hay estudios realizados por la BCR, CPPC y CAPYM que arrojan una tarifa inferior a la implementada por AGP.

FENA sostiene que la vía se encuentra incorrectamente balizada por lo que se paga peaje por un servicio que no funciona. Además, solicita la eximición del peaje a los buques de bandera argentina o con tratamiento de tal.

#### **Lineamientos de acción:**

Sostener el peaje como mecanismo de financiamiento del sistema, al igual que en el resto del sistema troncal, pero revisar el valor de la tarifa implementado por AGP. Distintos estudios de la BCR, la CPPC y la CAPYM arrojan una tarifa inferior.

#### *8.1.7 FALTA DE FLUIDEZ EN EL SISTEMA DE TRÁFICO*

Esta problemática presenta distintas aristas, que trascienden -aunque están interrelacionadas- a la oferta física de la infraestructura y se vinculan a su gestión. Existen demoras asociadas a: ingreso en Recalada, ingreso a Rada, ingreso/salida de muelle, falta de zonas de cruce; prioridades de paso para buques de pasajeros o gaseros, etc.

#### **Lineamientos de acción:**

Es indispensable reducir el tiempo de viaje de las embarcaciones en el sistema mejorando la gestión junto a la ampliación de la infraestructura, conforme a las necesidades del tráfico. Para ello se propone:

- **Equiparar las prestaciones del Río de la Plata al resto del sistema.** La implementación de profundidades diferenciales que eviten la espera de marea es un aporte en este sentido.
- **Adecuar las prioridades de paso ante el nuevo escenario de oferta de infraestructura.** Esto requiere ajuste de normativa por parte de la PNA.
- **Mejora del Sistema de Información de Determinantes<sup>28</sup>.** La mayor frecuencia y anticipación en la publicación de la información en un sistema online evitaría esperas o interrupciones innecesarias.
- **Incrementar horarios de operaciones.** Esto refiere principalmente a los horarios de trabajo de los organismos intervinientes en las operaciones de autorización de ingreso y liberación de buques y remite a una cuestión doble: disponibilidad del servicio y reducción de costos por cobro de “horarios extraordinarios”.

#### *8.1.8 PUENTE GENERAL BELGRANO (Resistencia-Corrientes)*

Este es uno de los principales obstáculos a la navegación en el tramo superior de la VNT, que obliga a realizar cortes en convoyes que llegan a Rosario, incrementando tiempos y costos.

Se requieren inversiones para mejorar las defensas y hoy se encuentran en marcha obras por parte de Vialidad Nacional.

#### **Lineamientos de acción:**

---

<sup>28</sup> Nivel de calado máximo admitido para atravesar puntos críticos de la vía navegable, que en la actualidad es informado diariamente por la PNA.

Realizar estudios para mejorar el cruce fluvial y adecuar las restricciones a la navegación en función de la potencia de los remolcadores.

## **8.2 SERVICIOS DE TRANSPORTE**

Esta es una problemática de alcance nacional y en lo concerniente a la Región Centro se distinguen dos problemáticas diferenciadas que operan simultáneamente. Por un lado, la vinculada a servicios de cabotaje, por el otro los vinculados al tráfico de contenedores y el posicionamiento de los vacíos.

### ***8.2.1 FALTA DE SERVICIOS DE CABOTAJE***

Se trata de uno de los aspectos más controversiales para la discusión de una estrategia regional y nacional de desarrollo de transporte por agua: hay una tensión entre las iniciativas que impulsan por una marina mercante nacional con objetivos que trascienden al transporte de mercancías y las que priorizan la disponibilidad de servicios de transporte competitivos no necesariamente nacionales, con el propósito de reducir los costos de transporte para mejorar la competitividad (incluso a veces en condiciones no necesariamente competitivas y seguras).

A pesar de la protección e incentivos vigentes, la marina mercante nacional fue decreciendo en forma progresiva desde la década del 90. La oferta de bodega es muy escasa y está centrada en flujos de mercancías que prácticamente no podrían trasladarse de otro modo: combustibles y arena. La participación en graneles agrícolas y carga general es muy baja.

Desde la perspectiva de la carga, que es el eje estructurante de este proyecto, el transporte por agua resulta una opción viable sólo si se cumplen una serie de condiciones: días de tránsito por agua serán elegibles por sobre horas de viaje en tierra solo si existe puntualidad y previsibilidad en los envíos y los costos logísticos totales resultan suficientemente inferiores, lo que reviste un desafío de gran magnitud.

En ese sentido, debe reconocerse que la oferta internacional de países limítrofes, en términos de normativa para la prestación de servicios navieros,

está muy por debajo de la normativa argentina. Es claro que de ningún modo puede resultar elegible la precarización de los servicios existentes, pero es necesaria una evaluación de si conviene o no complementar con incentivos esa brecha o si este segmento se presta bajo otro marco normativo. No resulta sostenible un esquema cuyo resultado concreto es la nulidad de oferta de servicios fluviales nacionales que se terminan cubriendo con “excepciones al cabotaje” o “waivers”<sup>29</sup>, y que implica, en un futuro inmediato, la subutilización o nula utilización de las inversiones provinciales en puertos, y/o la elección de puertos extranjeros para sortear el marco regulatorio local.

#### **Lineamientos de acción:**

Una alternativa, aunque de difícil implementación, es reformular la Ley de cabotaje y reemplazarla por un régimen de incentivos que, por un lado, establezca requisitos mínimos de seguridad y laborales a los prestadores de servicios; por ejemplo, con certificaciones anuales y por el otro otorgue beneficios específicos a los dadores de carga por usar marina mercante nacional.

En cambio, si la decisión estratégica del país es contar con una marina mercante nacional, deben instrumentarse acciones para dotarla de mayor competitividad, por ejemplo, mediante la reglamentación -y/o modificación<sup>30</sup> - de la Ley 27.419 sancionada en 2017.

Pero incluso en este caso es preciso avanzar en un esquema de transición que permita, en primer lugar, desarrollar el negocio en el tiempo, a través de las siguientes acciones:

- Flexibilización de las restricciones al cabotaje agilizando la autorización de excepciones.

---

<sup>29</sup> Permisos especiales para cada operación, que demandan tiempo, costo y complejidad burocrática.

<sup>30</sup> Por ejemplo, FENA tiene un proyecto de ampliación presentado a las autoridades nacionales en 2022.

- Segmentación del mercado, según tipologías de carga y volúmenes disponibles.
- Otorgamiento de beneficios específicos a los dadores de carga por usar marina mercante nacional
- Evaluación de un segundo registro para tramos específicos.

### ***8.2.2 FALTA DE SERVICIOS NAVIEROS Y DISPONIBILIDAD DE CONTENEDORES***

Esta es una problemática que trasciende a la cuestión regional e incluso nacional, y está asociada a la forma de organización de los servicios navieros de línea a nivel internacional. Distintos puertos enfrentan dificultades para celebrar contratos con armadores.

Los puertos de contenedores de Concepción del Uruguay, Rosario y Santa Fe sólo podrán operar o incrementar el flujo existente en la medida que logren celebrar contratos para servicios alimentadores a puertos concentradores que ya tienen sus propios contratos y ofrecen servicios cerrados (con flete terrestre incluido).

#### **Lineamientos de acción:**

Plantear estrategias comerciales conjuntas con otros puertos y con operadores logísticos para ofrecer servicios combinados o *round trip* (fluvial + marítimo o terrestre + marítimo) es clave para que el transporte fluvial resulte elegible por los exportadores.

Este es el modelo adoptado por Hamburg Sud en Rosario y muy difundido en Paraguay, que ha conseguido un crecimiento exponencial de su transporte fluvial.

Es necesario establecer condiciones para evitar que las navieras abusen de su posición dominante frente a transportistas y dadores de carga.



### 8.3 MARCO INSTITUCIONAL

#### 8.3.1 COMPLEJIDAD DEL ENTRAMADO INSTITUCIONAL Y DEMORA EN LA GESTIÓN

El actual entramado institucional vinculado a la gestión de las vías navegables complejiza la ejecución de tareas urgentes. Existen al menos tres organismos nacionales con competencia en el sistema de transporte por agua: SSPVNYMM, AGP y ECOVINA.

Como se mencionó, el vencimiento de la concesión a Hidrovía SA tuvo lugar en abril 2021 y a la fecha no se conoce cuál será la configuración de la red navegable que se prevé, cuál será el modelo de gestión que se adoptará ni en qué plazo se dispondrá de esas definiciones.

#### Lineamientos de acción:

- **Reestructurar y simplificar la arquitectura institucional.** De acuerdo con las últimas definiciones vertidas en la normativa emitida por el PEN, el ECOVINA el organismo que debería llevar a cabo las definiciones estratégicas sobre las vías navegables, delegadas parcialmente en la AGP. Debería estar delimitado su alcance con relación a la SSPVNYMM en la materia. El ECOVINA cuenta con la presencia de todas las provincias ribereñas en los ámbitos de discusión, pero es indispensable dotarlo de un equipo con capacidades técnicas para llevar a cabo adecuadamente las tareas necesarias para las licitaciones de los distintos tramos de la vía navegable, así como gestionar y controlar las concesiones.
- Agilizar la toma de decisiones.
- Fortalecer técnicamente al organismo que se encargue de la planificación, gestión y control de las obras de infraestructura

#### 8.3.2 DEMORAS EN LA LIBERACIÓN DE BUQUES

A los aspectos previamente mencionados vinculados a la espera de la determinante se le adicionan aspectos normativos y procedimentales.

Las experiencias recabadas en las entrevistas son disímiles. Algunos actores no identifican problemas en el funcionamiento de aduana, ni para comercio exterior ni para cabotaje (removido). Otros, apuntaron demoras.

#### Lineamientos de acción:

- Incrementar horarios de servicio sin costo adicional.
- Eliminar controles innecesarios o duplicados.
- Incorporar tecnologías de información e integración de sistemas entre organismos públicos.

#### *8.3.3 DEMORAS EN LA LIBERACIÓN DE WEVERS o EXCEPCIONES AL CABOTAJE*

Este es un inconveniente que afecta a casos puntuales dado que en la región predominan cargas de comercio exterior. Sin embargo, merece atención ante la falta de disponibilidad de bodega nacional.

#### Lineamientos de acción:

**Agilizar el proceso de liberación de excepciones.** Esto permite reducir tiempos y costos, pero además desarrollar las cargas fluviales que luego podrán ser tomadas por bodega nacional si se ofreciera.

#### *8.3.4 TRABAJAR CON ADUANA EN LA SIMPLIFICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS ADUANEROS EN TRÁFICOS DE CABOTAJE*

La realización de trámites aduaneros en tráfico de cabotaje (removido) erosiona la competitividad del modo fluvial frente a otras opciones de transporte.

#### Lineamientos de acción:

El Estado Nacional no puede resignar sus necesidades de control; es preciso, por lo tanto, disponer de mecanismos específicos que agilicen la operatoria de cabotaje.

## 8.4 TRANSVERSALES

### 8.4.1 INCORPORAR AL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA AGENDA

La experiencia reciente con la Niña, que inhabilitó la actividad fluvial puso de manifiesto la importancia de trabajar en el cambio climático, para mitigar sus efectos, pero más aún para abordar lo que se trata habitualmente la “agenda de adaptación”. No solo hay que considerar el cambio climático en la adecuación periódica de la infraestructura, sino también en la oferta de servicios de transporte ya que, ante menores profundidades disponibles, probablemente hay más potencialidad para el transporte en barcazas que para el ingreso de embarcaciones de gran porte al sistema de navegación.

Esta problemática es atendida progresivamente por organismos internacionales que fijan metas de cumplimiento por parte de los países miembro. Dichas regulaciones y los compromisos asumidos por Argentina en la materia pueden significar una limitante de acceso a mercados para productos argentinos.

#### Lineamientos de acción:

A nivel internacional, se impulsan las siguientes acciones (Barbero – BCR, 2021):

- De mitigación:
  - cambios en el tipo de combustible empleado en las embarcaciones (gas, hidrógeno)
  - reducción del azufre en los combustibles (obligatorio desde 2020 para tráficos marítimos).
- De adaptación:
  - adaptación de puertos y canales a cambios en las condiciones hídricas.
  - Desarrollo de encaminamientos alternativos a otros puertos cuando la bajante impida la navegación, desarrollando corredores ferroviarios (o potenciando los existentes).

#### *8.4.2 AUSENCIA DE ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO*

La falta de estadísticas contribuye a la desconfianza sobre el funcionamiento del sistema y aportan a la confusión respecto de la situación real del sector en cuanto a eficiencia, seguridad y potencial en el desarrollo.

Es destacable el esfuerzo hecho por la SSPV NyMM y la AGP en los últimos años, pero persisten falencias significativas

- Existen registros segmentados y dispersos.
- No hay estadísticas de tráfico disponibles. Esto incluye tanto a la HPP como al Río Uruguay.

#### **Lineamientos de acción:**

Implementar un sistema o al menos un sitio web con estadísticas oficiales, periódicas y actualizadas de tráfico en las vías navegables. Es información pública que se genera para el cobro del peaje y que debería estar disponible para todos los usuarios. El organismo que debería estar a cargo debería surgir de la simplificación del entramado institucional planteada en el capítulo 7.3.1.

Integrar sistemas de PNA, AGP, SSPV NyMM, etc. y elaborar un panel con estadísticas públicas de tráfico en las vías navegables.

## **9. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS**

El modo de transporte fluviomarítimo es el más económico y ambientalmente sustentable (menos uso de combustible por tonelada transportada, menos emisiones), siempre que se cumplan al menos tres condiciones:

1. Que se aproveche su capacidad de bodega.
2. Que el costo logístico total (no sólo el flete largo) resulte competitivo frente a otras alternativas modales. El costo logístico total incluye los

fletes cortos en las puntas, espacios de almacenamiento, nivel de inventarios, manipulaciones, demoras operativas y administrativas, etc.

3. Que los tiempos de viaje totales sean convenientes y predecibles.

Para ello, es indispensable contar con una ruta navegable en condiciones adecuadas, seguras y previsibles; infraestructura y equipamiento portuario eficientes en su operatoria; servicios de transporte disponibles, eficientes y competitivos, grandes volúmenes de carga y distancia media entre origen y destino de la carga superior a 500 km.

Específicamente en la Región Centro el sistema de transporte por agua se caracteriza por:

- **Alta Integración vertical en las terminales portuarias.** Un rasgo distintivo del sistema portuario de la Región Centro y que contrasta por ejemplo con Norte Grande e incluso con Buenos Aires, es el hecho de que el 90% de los movimientos portuarios corresponde a dadores de carga que son al mismo tiempo dueños de sus propios puertos: grandes comercializadoras de granos, principales refinadoras de combustible importadoras y exportadoras de minerales. De manera que los esfuerzos por mejorar la competitividad de la actividad portuaria en estos casos deben ser afrontados por sus propios usuarios, con escaso margen de acción para la política pública en esta materia. En principio, los ámbitos de actuación de la política pública se inscriben en: adecuación de las rutas navegables; financiamiento, fiscalización y control, desburocratización y/o agilización de procesos, incentivos o penalidades para incorporar agenda de mitigación y adaptación al cambio climático.
- **Segmentación de mercado:** en las cargas regionales predominan los productos primarios o con escaso valor agregado. Los productos industriales (contenedores) no cuentan con infraestructura portuaria propia, sino que contratan servicios portuarios y navieros a terceros, algunos en la región, pero principalmente en Buenos Aires.

- **Escala relativa de los puertos provinciales:** en ese marco de integración vertical y segmentación de mercado, los puertos de titularidad provincial enfrentan, en principio, tres grandes desafíos, interdependientes entre sí:
  - **Baja densidad de carga.** En graneles compiten con empresas que son a su vez propietarias de sus propios puertos en Argentina y en los destinos de ultramar. En contenedores se enfrentan con grandes terminales de Buenos Aires que tienen contratos internacionales y de mediano y largo plazo con las líneas marítimas. De esta forma, los principales nichos explotados por el momento se encuentran en cargas generales (rollizos, arroz embolsado).
  - **Necesidad de financiamiento.** En términos generales ofrecen bajas tarifas por sus servicios, son deficitarios y requieren de modernizar la infraestructura y el equipamiento portuario.
  - **Dificultades para celebrar contratos con navieras.** Este es un fenómeno asociado principalmente a las cargas de contenedores, pero transversal a numerosas terminales de todo el país. Esta no es una particularidad de Argentina ni de la región, sino un rasgo del mercado mundial.

Sobre esta base y a partir del diagnóstico sintetizado en este documento, se recuperan y sistematizan las propuestas formuladas en el apartado anterior, como una hoja de ruta para trabajar en la mejora de la competitividad regional.

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demand a de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
<b>INFRAESTRUCTURA PORTUARIA</b>	<b>Mejora de la Gestión de la Infraestructura y Equipamiento Portuario</b>	Política Comercial agresiva de captación de carga	Provincial	Entes portuarios provinciales	nc	Baja	Baja	Transversal. Regionales, Graneles agrícolas, Contenedores	No
		Articulación entre puertos de la región y empresas navieras para integrar servicios	Región	Entes portuarios provinciales	nc	Baja	Baja		
		Desarrollo de un modelo de negocios integrado con operadores logísticos	Provincial	Entes portuarios provinciales	nc	Baja	Baja		

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
		Modernización de Infraestructura portuaria	Provincial	Entes portuarios provinciales	Según el caso	Baja	Media		
	<b>Mejora de Accesos viales Timbúes</b>	Constitución de Fideicomiso Público - Privado	Provincial	Sector Privado y Municipio	nc	Media	Baja	Graneles Agrícolas	No
	<b>Mejora Accesos y Servicios Ferroviarios</b>	Ver informe específico FFCC	Nacional	Múltiples	Según el caso	Alta	Media	Regionales, Graneles agrícolas	No
<b>INFRAESTRUCTURA NAVEGABLE</b>	<b>Reducir costos de dragado en accesos a puertos de titularidad provincial en la VNT.</b>	Solicitar la inclusión de los accesos portuarios al contrato de concesión de la VNT o fijar pautas para ello	Nacional	AGP, ECOVINA, SSPVnyM	nc	Alta	Alta	Transversal	No



Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
		Definir en las concesiones nacionales pautas para el servicio de dragado de acceso de los puertos de titularidad pública, sujeto a condiciones mínimas de operatoria.	Nacional	AGP, ECOVINA, SSPVNYM M	nc	Media	Baja	Transversal	No
	<b>Definición del futuro de la concesión de la VNT</b>	Adecuar la infraestructura a las necesidades de la carga	Nacional	AGP, ECOVINA, SSPVNYM M	nc	Alta	Media	Transversal	No
		Definir el rol del estado en el	Nacional	AGP, ECOVINA,	nc	Baja	Baja	Transversal	No

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demand a de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
		financiamiento de las obras		SSPVNyM M					
		Fortalecer órgano de control y anticiparse la toma de decisiones con una visión estratégica	Nacional	AGP, ECOVINA, SSPVNyM M	nc	Media	Baja	Transversal	No
	<b>Analizar reducción de la tarifa SFN</b>	Sostener el peaje como mecanismo de financiamiento del sistema, pero revisar el valor asignado a la tarifa.	Nacional	AGP, ECOVINA, SSPVNyM M	nc	Baja	Baja	Graneles agrícolas, Contenedores y Combustibles	No
	<b>Mejorar Gestión de la</b>	Equiparar las prestaciones del	Nacional	AGP, ECOVINA,	No	Media	Alta	Graneles agrícolas	No

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demand a de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
	<b>Infraestructura Navegable</b>	Río de la Plata al resto del sistema		SSPVNyM M					
		Adecuar las prioridades de paso ante el nuevo escenario de oferta de infraestructura.	Nacional	AGP, ECOVINA, SSPVNyM M	nc	Media	Baja	Graneles agrícolas, Contenedores y Combustibles	No
		Mejora del Sistema de Determinantes	Nacional	AGP, ECOVINA, SSPVNyM M	nc	Media	Baja	Graneles agrícolas, Contenedores y Combustibles	No
		Incrementar horarios de servicio sin costo adicional.	Transversal	Múltiples	nc	Media	Baja	Transversal	No

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
		Realizar estudios para mejorar el cruce fluvial por el Puente General Belgrano	Nacional	AGP, ECOVINA, SSPVNYMM	nc	Baja	Media	Graneles agrícolas, Contenedores y Combustibles	No
<b>SERVICIOS DE TRANSPORTE</b>	<b>Generar condiciones para la oferta de servicios de transporte por agua (alternativas)</b>	Modificar la Ley de Cabotaje e implementar un sistema de incentivos que premie el uso de la Marina Mercante Nacional	Nacional	SSPVNYMM / Congreso Nacional	nc	Alta	Baja	Regionales y Contenedores	No
		Reglamentación - y/o modificación - de la Ley 27.419	Nacional	SSPVNYMM	nc	Alta	Alta	Transversal	No
		Flexibilización de las restricciones	Nacional	SSPVNYMM	nc	Media	Baja	Transversal	No

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
		al cabotaje agilizando la autorización de excepciones.							
		Segmentación del mercado, según tipologías de carga y volúmenes disponibles.	Nacional	SSPVNyM M	nc	Media	Media	Transversal	No
		Otorgamiento de beneficios específicos a los dadores de carga por usar marina mercante nacional	Nacional	SSPVNyM M	nc	Media	Media	Transversal	No
		Evaluación de un segundo registro	Nacional	SSPVNyM M	nc	Media	Media	Transversal	No

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
		para tramos específicos.							
	<b>Articulación Intermodal</b>	Plantear estrategias comerciales conjuntas con otros puertos y con operadores logísticos para ofrecer servicios combinados	Región	Entes portuarios provinciales	nc	Media	Baja	Contenedores	No
<b>MARCO INSTITUCIONAL</b>	<b>Reestructurar y simplificar la arquitectura institucional vinculada a la VNT</b>	Formar un equipo técnico capaz de llevar a cabo adecuadamente las licitaciones de los distintos tramos de la vía navegable,	Nacional	ECOVINA	nc	Media	Baja	Transversal	No

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demand a de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
		gestionar y controlar las concesiones.							
	<b>Agilizar la Liberación de buques</b>	Incrementar horarios de servicio sin costo adicional.	Transversal	Múltiples	nc	Media	Baja	Transversal	No
		Eliminar controles innecesarios o duplicados.	Transversal	Múltiples	nc	Media	Baja	Transversal	No
		Incorporar tecnologías de información e integración de sistemas entre organismos públicos.	Nacional	Múltiples	nc	Alta	Media	Transversal	No

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
	<b>Trabajar con Aduana en la simplificación de trámites</b>	Simplificación de procedimientos aduaneros para el cabotaje fluvial	Nacional	AFIP	nc	Media	Baja	Transversal. Principalmente combustibles, arena y fertilizantes	No
<b>TRANSVERSALES</b>	<b>Incorporar Agenda de Cambio Climático</b>	Articulación público-privada en la implementación de una agenda de Adaptación y Mitigación	Transversal	Múltiples	nc	Media	Alta	Transversale. Ppalmente Graneles Agrícolas	No
	<b>Creación de un sistema de información de tráfico</b>	Integrar sistemas de PNA, AGP, SSPVnyMM, etc y elaborar un panel con estadísticas públicas de	Nacional	Múltiples	nc	Alta	Media	Transversal	No





Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Ámbito / Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? (Repartición)	Complejidad Institucional	Demand a de Recursos	Cadenas de Impacto	Corredor Bioceánico (si/no/parcial)
		tráfico en las vías navegables.							

## 10. FUENTES DE INFORMACIÓN

### 10.1 BIBLIOGRAFÍA

Administración General de Puertos. Informes de Gestión  
<https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/via-navegable-troncal/transparencia/informes-de-gestion>

Alvarez, D. y Garcia, N. (2019). Transporte por agua y puertos. En J. Barbero y J. Bertranou (Ed). Las Políticas de Transporte en la Argentina. Los años de la posconvertibilidad (2002-2015), 181-229. Editorial Biblos.

Barbero, J. (2021). Los desafíos que enfrentan nuestras vías navegables. Bolsa de Comercio de Rosario. Junio 2021.

Bolsa de Comercio de Rosario (2020). Principales resultados del: “Estudio de Factibilidad Técnico-Económica del Próximo Período de Concesión del Sistema de Navegación Troncal”.

Bolsa de Comercio de Santa Fe (2005). Reconversión del Puerto de Santa Fe.

CCRU (2021). Hidrovía Río Uruguay. Dragado de Profundización.

CEPAL (2022). HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ: TRAMO SANTA FE – CONFLUENCIA. Análisis de las características más relevantes para la toma de decisiones futuras

CFI (2006). Plan Estratégico Región Centro. Informe comisión sistema intermodal de transporte e infraestructura.

CFI (2014). Plan Maestro del Puerto de Ibicuy. IATASA. Septiembre 2014.

CFI (2016). Perfil Estratégico Competitivo - Proyecto de Nueva Terminal de Contenedores - Puerto de Santa Fe

CFI (2021). Perfil Estratégico Competitivo para el Desarrollo del Sistema Portuario y Logístico de la Provincia de Entre Ríos.

CFI (2022). Plan Maestro de Readecuación portuaria Puerto de Concepción del Uruguay.

CIF (2023). Estrategia Logística para el Norte Grande. Transporte por Agua.

DNPTCyL (2018) Tendencia de flotas internacionales para las cargas argentinas a granel. Ministerio de Transporte de la Nación.

DNPTCyL (2019). Proyecciones de Carga por agua. Escenarios para los años 2020, 2025 y 2030.

DNPTCyL (2019). Profundización de la Vía Navegable Troncal Tramo Timbúes – Océano Atlántico. Evaluación económica expeditiva.

García, N. (2019), "La planificación del transporte por agua en Argentina: límites y desafíos para los próximos años", in Documentos de trabajo del instituto del transporte, n°13,  
<http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/doc13.pdf>

Global Ports (2022) Anuario Portuario y Marítimo. Puertos Argentinos y del Mercosur.

IPPER (2022). Puertos Públicos. Recuperación del Multimodalismo en la Cadena Logística Regional.

Latinoconsult (2020). Vía Navegable Troncal. Tramo Santa Fe Océano. Evaluación Económica – Financiera

Merk, O. (2018), "The Container Port of Buenos Aires in the Mega-Ship Era", International Transport Forum Discussion Papers, No. 2018/12, OECD Publishing, Paris.

River Plate Shipping Guide (2016) Centro de Navegación Argentino.

Serman-CPPC (2021). Estudios Técnicos y Económicos sobre el Canal Magdalena.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública – CAF, (2015) Estudio de Desarrollo Territorial en la Zona Sur de la Región Delta de la Provincia de Entre Ríos (Departamento Islas del Ibicuy) en el Marco de la Resignificación del Puerto Ibicuy.

## 10.2 SITIOS WEB

Administración General de Puertos (AGP)  
<https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se>

Bolsa de Comercio de Rosario. <http://www.bcr.com.ar/default.aspx>

Ex Dirección Nacional de Planificación del Transporte de Cargas y Logística (DNPTCyL) <https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica>  
Información Legislativa (INFOLEG). <http://www.infoleg.gob.ar/>

Subsecretaria de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación (SSPVNyMM) <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante>

Datos Abiertos. <https://datos.transporte.gob.ar/>

Bolsa de Comercio de Santa Fe. <https://www.bcsf.com.ar/>

Comisión Administradora del Río de la Plata.  
<https://www.comisionriodelaplata.org/>

Comisión Administradora del Río Uruguay <https://www.caru.org.uy/web/>

Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná Paraguay  
<http://www.hidrovia.org/es>

Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/via-navegable-troncal/ente-nacional-de-control-y-gestion-de-la-navegable>

Ente Administrador del Puerto de Rosario. <https://enapro.com.ar/#/-inicio/>

Ente Administrador del Puerto de Santa Fe. <http://www.puertosfe.com/>

Federación de Empresas Navieras Argentinas. <http://www.fena.org.ar/>

Global Ports. Noticias portuarias. <https://www.globalports.com.ar/>

Instituto Portuario de la Provincia de Entre Ríos. <https://www.entrerios.gov.ar/portuario/>

Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial. <https://www.argentina.gob.ar/trabajo/estadisticas/observatorio-de-empleo-y-dinamica-empresarial-oede>

Prefectura Naval Argentina. <https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval>

### **10.3 ENTREVISTAS REALIZADAS**

#### **FUNCIONARIOS PROVINCIALES**

- Entre Ríos:
  - Marcelo Gay Balmaz. Presidente Puerto de Concepción del Uruguay. Entrevista y Visita a Puerto. Marzo 2023.
  - Leonardo Cabrera. Presidente del Instituto Provincial Portuario de Entre Ríos. Abril 2023
  - Natalio Presidente Puerto Ibicuy. Entrevista y Visita a Puerto. Abril 2023.
  - Luis Stello. Presidente Puerto de Diamante. Junio 2023.

- **Santa Fe:**
  - Carlos Arese. Presidente Ente Administrador Puerto de Santa Fe y equipo Diego Scuccimarra y Flavio. Entrevistas y Visita a Puerto. Junio 2023
  - Guillermo Miguel. Presidente ENAPRO. Junio 2023

## SECTOR PRIVADO

- **Bolsa de Comercio de Rosario.** Alfredo Sesé, Emilse Terré y Pablo Yañez. Marzo 2023.
- **COFCO.** Visita y Entrevista. Abril 2023
- **Profertil.** Visita y Entrevista. Abril 2023
- **Renova.** Visita y Entrevista. Abril 2023
- **Bolsa de Comercio de Rosario.** Alfredo Sesé, Tomás Rodríguez Zurro y Pablo Yañez. Abril 2023.
- **Guillermo Wade.** Cámara de Puertos Privados y Comerciales. Mayo 2023.
- **Bolsa de Comercio de Santa Fe.** Martin Vigo Lamas (Presidente) y equipo. Junio 2023
- **FENA.** José Pablo Elverdin y Leonardo Abiad. Junio 2023.
- **Gustavo Deleersnyder.** Práctico del Rio Paraná, Consultor y Ex funcionario SSPV NyMM. Mayo 2023